



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 62]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 10, 2016/माघ 21, 1937

No. 62]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 10, 2016/MAGHA 21, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 4 फरवरी, 2016

सं. टीएएमपी/42/2014-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) कीधारा 48 अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, केपीटी के तुना/तेकरा में अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटेज प्रभारों के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/42/2014-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) द्वारा प्रचालित केपीटी के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटेज प्रभारों के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से सम्बंधित है।

2.1. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 अगस्त, 2014 द्वारा कांडला पत्तन न्यास के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के विकास के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटेज प्रभारों के निर्धारण हेतु अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के समर्थन में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) केपीटी ने कांडला क्रीक के बाहर मै0 अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) के साथ "तुना के निकट तेकरा के शुष्क बल्क टर्मिनल के विकास" के लिए 30 वर्षों हेतु रियायत करार (सीए) किया था।
- (ii) जेट्टी का निर्माण चरण एकेबीटीपीएल द्वारा नवम्बर 2014 तक पूरा किए जाने की संभावना है और वाणिज्यिक प्रचालन दिसम्बर 2014 से शुरू हो जाएंगे।
- (iii) रियायत करार के अनुच्छेद सं. 7.1. (ग) के अनुसार, टर्मिनल के लिए मरीन सेवाएं केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जानी है।
- (iv) चूंकि यह परियोजना कच्छ की खाड़ी के उत्तरी तट पर, जोकि कांडला पत्तन से काफी दूर है, कांडला क्रीक और पहुंच मार्ग से बाहर है, इसकी आउटसोर्सिंग करने के लिए मरीन सेवाओं की एक पृथक विंग की आवश्यकता होगी, क्योंकि कांडला अथवा वादिनार से कोई उपस्कर अथवा जनशक्ति उपलब्ध नहीं करवाई जा सकती।
- (v) बोर्ड के अनुमोदन से नियुक्त परामर्शदाता ने 10 वर्षों की अवधि के लिए मरीन सेवाओं की आवश्यकताओं का अनुमान लगाया है और अनुमानित लागत प्रस्तुत की है। 2 वर्षों तक विस्तार किए जाने योग्य 10 वर्षों की अवधि हेतु छह पक्षों से बजटीय ऑफर 14-03-2014 को आमंत्रित किए गए

- थे, जिसमें से 6 पक्षों ने अपने बजटीय ऑफर जमा किए थे। चार पक्षों की दरों पर विचार करते हुए अनुमान तैयार किया गया है क्योंकि एक पक्ष ने बहुत उच्च दरें जमा की थीं।
- (vi) केपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित दस्तावेजों की एक-एक प्रति भेजी है:
- (क) तुना तेकरा के लिए मरीन सेवाओं की आवश्यकता निर्धारित करने के लिए यातायात पूर्वानुमान प्रेषित करता है 0 एकेबीटीपीएल का पत्र दिनांक 29 जनवरी, 2014।
- (ख) निम्न दर्शाता विवरण –
- (i) 3 वर्षों और 10 वर्षों की अवधि के लिए तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु मरीन सेवाएँ किराये पर लेने हेतु अनुमान।
- (ii) एकेबीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 29 जनवरी, 2014 द्वारा पूर्वानुमानित पोत यातायात के आधार पर पोतों का पूर्वानुमान।
- (iii) तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अनुमानित व्यय।
- (iv) पत्तन देयताओं की गणना।
- (v) पाइलटेज प्रभारों की गणना।
- (ग) तुना तेकरा में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क।
- 2.2. केपीटी ने प्रस्तावित पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क पर पहुंचने के लिए गणना भेजी है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:
- (i) तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए तीन वर्षों की अवधि हेतु अनुमानित व्यय और प्रतिलाभ संकलित करते हुए अनुमानित राजस्व अपेक्षा दर्शाता विवरण:

क्र.सं.	व्यय	रु. (करोड़ों में)
1.	3 वर्षों के लिए पाइलटेज शुल्कों हेतु केपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा	
(i)	किराया प्रभार*	63.15
(ii)	ईंधन प्रभार	
	क) 2 टग X 85 कि.ली. प्रति माह X रु. 64,548.78 प्रति कि.ली. X 12 माह	6.60
	ख) 1 पाइलट लॉच	0.83
	ग) 2 लॉच (मूरिंग एवं उपयोग)	0.04
	जोड़	7.47
	पाइलटेज शुल्कों हेतु कुल राजस्व अपेक्षा	22.41 (रु. 7.47 करोड़ X 3 वर्ष)
2.	3 वर्षों के लिए पत्तन देयताओं हेतु केपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा	
(i)	रु. 149.35 करोड़ के केपिटल निकर्षण व्ययों पर 3 वर्षों हेतु 16 प्रतिशत आरओसीई**	69.29
(ii)	3 वर्षों के लिए मूल्यहास (149.35/30*3) #	14.93
	पत्तन देयताओं के लिए कुल राजस्व अपेक्षा	84.23

टिप्पणियाँ:

*पाइलटेज सेवाओं की आउटसोर्सिंग के लिए केपीटी द्वारा प्राप्त किए गए बजटीय ऑफरों की औसत के आधार पर केपीटी द्वारा अनुमानित। [टग, पाइलट लॉच, यूटिलिटी लॉच, मूरिंग लॉच, मूरिंग क्रू सैट, सिग्नल स्टेशन, टर्मिनल ओएम सह पाइलट और प्रशासन लागत + परिवहन शामिल है।]

**16 प्रतिशत आरओसीई रु. 149.35 करोड़ के संविदा मूल्य के केपिटल निकर्षण व्ययों के आधार पर परिकलित किया गया है।

एकेबीटीपीएल के साथ किया गया करार 30 वर्षों के लिए है। केपिटल निकर्षण व्यय केपीटी द्वारा केवल एक ही बार प्रोद्भूत किया जाना है। अनुरक्षण निकर्षण रियायत प्राप्तकर्ता की जिम्मेदारी है। वैसे पूंजी निकर्षण लागत को 30 वर्षों की अवधि में बांटना तार्किक है।

(ii) पाइलटेज प्रभारों की गणना दर्शाता विवरण:

क्र.सं.	पोत आकार	जीआरटी
(i)	पाइलटेज शुल्कों से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ में) (रु. 85,56,00,000/3 वर्ष)	रु. 28.52 करोड़

(ii)	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार, 2रे और 3रे स्लैब की दर क्रमशः 80 प्रतिशत और प्रथम स्लैब का 70 प्रतिशत है।		
(iii)	पाइलटेज शुल्क प्रति जीआरटी का परिकलन [रु. 28,52,00,000/[2610000+(1800000 *80%)+(746647*70%)]]	रु. 69.52 प्रति जीआरटी	
(iv)	तीन स्लैबों के लिए पाइलटेज शुल्क		
	क) 30,000 जीआरटी तक	2610000	69.52
	ख) 30,001 से 60,0000	1800000	55.616 (अर्थात् 80% of 69.52)
	ग) 60,001 और अधिक	74667	48.664 (अर्थात् 70% of 69.52)

(iii) पत्तन देयताओं की गणना दर्शाता विवरण:

क्र.सं.	पोत आकार	औसत जीआरटी	औसत पोतों की सं. *
(i)	30,000 जीआरटी तक	0	0
(ii)	30,001 से 60,0000	2370000	52.67
(iii)	60,001 और अधिक	2114667	34.67
(iv)	कुल औसत जीआरटी	4484667	87.34
(v)	पत्तन देयताओं से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ों में) (रु. 84,23,00,000/3 वर्ष)	रु. 28.075	
(vi)	प्रस्तावित पत्तन देयताएं प्रति जीआरटी (रु. 28,07,50,000/4484667)	रु. 62.60 प्रति जीआरटी	

टिप्पणी: *औसत पोत यातायात एकेबीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 29 जनवरी 2014 द्वारा दिए गए पोत यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित है।

2.3. उपर्युक्त गणना भेजते हुए, केपीटी ने कांडला पत्तन न्यास के तुना/तेकरा में शुल्क बल्क टर्मिनल के विकास के लिए मरीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताएं एवं पाइलटेज प्रभार अनुमोदित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है जोकि नीचे दी गई हैं:-

क्र.सं.	मद	दर रु. में प्रति जीआरटी
(i)	पत्तन देयताएं	62.60
(ii)	पाइलटेज प्रभार	
	(क) 30,000 जीआरटी तक	69.52
	(ख) 30,001 से 60,0000	रु. 2085600+रु.55.62 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक पर
	(ग) 60,001 और अधिक	रु. 3754200 + रु. 48.66 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक पर

2.4. केपीटी ने बताया है कि उसके बोर्ड ने 12 अगस्त, 2014 को हुई बैठक में उपर्युक्त प्रस्ताव अनुमोदित किया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 दिसम्बर, 2014 के कवर में अपने बोर्ड संकल्प सं. 18 की प्रति भेजी थी।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, हमारे पत्र दिनांक 2 सितम्बर 2014 और दिनांक 1 अक्टूबर 2014 द्वारा केपीटी के प्रस्ताव की प्रति केपीटी द्वारा प्रेषित उपयोक्ताओं की सूची के अनुसार संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचाति की गई थी। हमें संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।
4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 5 दिसम्बर 2015 द्वारा केपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 दिसम्बर 2014 द्वारा अपना जवाब भेजा था जिसे अनुवर्ती अनुच्छेद में दिया गया है।
- 5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 6 दिसम्बर 2014 को गांधीधाम में केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में केपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। इसके अलावा, केपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।
- 5.2. संयुक्त सुनवाई में, गांधीधाम चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (जीसीसीआई), एकेबीटीपीएल ने अपने लिखित निवेदन पेश किए थे।
- 5.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, केपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था, जिन्हें हमारे पत्र दिनांक 09 दिसम्बर 2014 द्वारा केपीटी को संप्रेषित किया गया था:

(i) संयुक्त सुनवाई में जीसीसीआई और एकेबीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रत्येक लिखित निवेदन पर टिप्पणियां भेजे जो केपीटी को अग्रप्रेषित किया गया था।

(ii) प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें और संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर संशोधित प्रस्ताव दाखिल करें।

(iii) हमारे पत्र दिनांक 5 दिसम्बर 2014 द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर शीघ्र प्रतिसाद भेजना।

6. उपर्युक्त पैरा 5.3.(i) में बताई गई संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 फरवरी 2015 द्वारा जीसीसीआई और एकेबीटीपीएल द्वारा संयुक्त सुनवाई में किए गए लिखित निवेदनों पर अपना जवाब भेजा था।

7.1. उपर्युक्त पैरा 5.3. (ii) और (iii) में उल्लिखित संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 दिसम्बर, 2014 और 3 फरवरी, 2015 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और केपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी का प्रतिसाद
I.	सामान्य:	
(i)	<p>केपीटी द्वारा दाखिल किया गया विषय प्रस्ताव तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं अर्थात् पत्तन देयताओं और पाइलटैज शुल्क के निर्धारण के लिए है। महापत्तन न्यासों द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली उक्त मरीन संबंधित सेवाएं महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 कीधारा 42 की उपधाराओं (क) से (ड) के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं की सूची के अधीन आती हैं। इसके अलावा, एमपीटी अधिनियम कीधारा 42 के साथ पठित एमपीटी अधिनियम कीधारा 48 के अनुसार, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यहां पर सूचीबद्ध सेवाओं जिसमें एमपीटी अधिनियम कीधारा 42(3) के अधीन केंद्रीय सरकार के पूर्वानुमोदन से महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत किन्हीं अन्य व्यक्तियों द्वारा अथवा स्वयं महापत्तन न्यासों द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली मरीन संबंधित सेवाएं शामिल हैं, के लिए महापत्तन न्यासों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्राधिकृत है।</p> <p>जैसाकि केपीटी को विदित है, महापत्तन न्यासों द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएएमपी (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1. महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागत जमा दृष्टिकोण (अर्थात् स्वीकार्य लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ) निर्धारित करता है। मरीन संबंधित सेवाओं के लिए प्रशुल्क सहित केपीटी के मौजूदा दरमान भी इस प्राधिकरण द्वारा लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए अनुमोदित किए गए हैं। केपीटी द्वारा दाखिल किया गया सामान्य संशोधन प्रस्ताव भी 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित था। केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली मरीन संबंधित सेवाओं के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किया गया विषय प्रस्ताव भी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन आता है और लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाना है। तथापि, यह देखा गया है कि पाइलटैज शुल्क के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट लागत जमा प्रतिलाभ पद्धति पर आधारित नहीं है। केपीटी ने सिर्फ और पूर्णतः चार वेंडर्स से प्राप्त बजटीय ऑफरों के आधार पर</p>	<p>मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए वर्तमान प्रस्ताव लागत जमा प्रतिलाभ पद्धति की बजाय उपस्कर किराये पर लेते हुए तैयार किया गया है क्योंकि यह स्वयं के स्वामित्व वाले उपस्कर अभिग्रहीत करने की अपेक्षा सस्ता है। सरकारी निदेशों के अनुसार, टग किराये पर लेने बनाम खरीद का लागत-लाभ विश्लेषण बोर्ड की दिनांक 28-07-2010 को हुई बैठक में बोर्ड संकल्प सं. 33 द्वारा टग किराये पर लेने/स्वामित्व के निर्णय पर पहुंचने के लिए केपीटी किया गया था और इसकी एक प्रति संलग्न की गई है। चूंकि किराये पर लेना सस्ता है, इसलिए बोर्ड द्वारा अतिरिक्त अपेक्षा के लिए टग किराये पर लेना और ऐसी जगह पर पुरानी टगों को बदलते हुए टगों की खरीद करना अनुमोदित किया गया था जहां मैनिंग उपलब्ध है। वर्तमान परियोजना की लागत टगों को किराये पर लेने की लागत का 80 प्रतिशत कवर करती है। अन्य उपस्कर कम भार ढोते हैं और केपीटी द्वारा पहले किराये पर नहीं लिए गए हैं। तथापि, यदि नई लॉचों की खरीद की जाती है तो केपीटी के पास मैनिंग स्टाफ उपलब्ध नहीं है। नई खरीद पर रोक भी लगी हुई है, इसलिए, अन्य क्राफ्टों हेतु किराये पर लेने बनाम खरीद का विश्लेषण नहीं किया गया है और प्रस्ताव टगों के लिए किए गए विश्लेषण पर विचार करते हुए तैयार किया गया है।</p>

	<p>ही प्रस्ताव तैयार किया है। इसने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण का अनुसरण नहीं किया है। अतः केपीटी पाइलटेज सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए परिकल्पित मरीन संबंधित उपस्कर की प्रचलित पूंजी लागत, पाइलटेज सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन द्वारा किए गए पोत साइड प्रचालनों की वास्तविक लागत से इंफिरेंस लेते हुए प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर विचार करते हुए पाइलटेज के निर्धारण हेतु 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ पद्धति के अधीन अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और अपना प्रस्ताव दोबारा तैयार करें।</p>	
(ii)	<p>केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों में, पोतों का अंतर्मुखी और बहिर्मुखी आवागमन पत्तन के पाइलटों द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं। तुना/तेकरा में केपीटी द्वारा परिकल्पित आउटसोर्सिंग व्यवस्था में, प्रस्ताव के अनुबंध-II में दिए गए अनुमान से यह दिखाई देता है कि आउटसोर्स किया गया संविदाकार पोतों के अंतर्मुखी और बहिर्मुखी आवागमनों के लिए पाइलट उपलब्ध करवाएगा। केपीटी जांच करे कि क्या पाइलट उपलब्ध करवाने वाले आउटसोर्स किए गए संविदाकार की ऐसी व्यवस्था किसी प्रासंगिक सांविधिक प्रावधान द्वारा प्रभावित हुआ है।</p>	<p>तुना/तेकरा में केपीटी द्वारा परिकल्पित आउटसोर्सिंग व्यवस्था में, निविदा शर्तें विनिर्दिष्ट करती हैं कि संविदाकार ऐसे पाइलटों की नियुक्ति करेगा जो योग्य हो और विदेशगामी पोत के मास्टरों के रूप में सक्षमता का वैध प्रमाणपत्र हो और उनके पास भारत/विदेशी पत्तनों में पोतों की पाइलटिंग में न्यूनतम 3 वर्षों का अनुभव होना चाहिए। संविदाकार पाइलटों की तैनाती करेगा जिसका जीवनवृत्त केपीटी के उप संरक्षक द्वारा अनुमोदित किया गया है। वह अन्य केंद्रीय सरकार के नियमों/विनियमों की आवश्यकता का भी अनुपालन करेगा। एकबार पाइलटों को शामिल करने के बाद कांडला पत्तन के लिए पाइलट का लाइसेंस प्राप्त करने से पहले केपीटी के उप संरक्षक द्वारा यथा निर्णीत केपीटी/वादिनार में प्रशिक्षण की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, कांडला पत्तन न्यास (पाइलटों का प्राधिकरण) विनियम-2013 द्वारा पाइलटेज शासित होगा। वैसे ये व्यवस्थाएं किन्हीं प्रासंगिक सांविधिक प्रावधानों द्वारा प्रभावित नहीं होती हैं।</p>
(iii)	<p>केपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि चूंकि यह परियोजना कांडला क्रीक और कच्छ की खाड़ी के उत्तरी तट पर पहुंच चैनल से बाहर है जोकि कांडला पत्तन से काफी दूर है, तथा कांडला अथवा वादिनार से किसी उपस्कर अथवा मैनपावर को अलग नहीं किया जा सकता, मरीन सेवाओं की आउटसोर्सिंग करते हुए तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए मरीन सेवाओं की एक पृथक विंग प्रस्तावित की गई है। इस संबंध में, केपीटी निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करे:</p>	
	<p>(क) काफी दूरी के बारे में केपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वादिनार प्रभाग भी कांडला पत्तन से लगभग 300 कि.मी. दूर है। केपीटी वादिनार प्रभाग के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाता है जिसके लिए केपीटी के मौजूदा दरमान (एसओआर) में पृथक पोत संबंधित प्रभार निर्धारित किए गए हैं। इसलिए, केपीटी पत्तन के स्वामित्व वाले उपस्कर की तैनाती के साथ केपीटी द्वारा सेवाएं प्रदान करने की बजाय तुना तेकरा में सम्पूर्ण मरीन संबंधित सेवाओं की आउटसोर्सिंग के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।</p>	<p>नियमित पाइलटों तथा स्वामित्व वाले उपस्करों की कमी की वजह से मौजूदा पाइलटेज सेवाओं की पूर्ति करने के लिए केपीटी 5 टग (कांडला के लिए 2 और वादिनार के लिए 3) तथा 17 पाइलट (कांडला के लिए 10 और वादिनार के लिए 7) पहले ही किराये पर ले रहा है। इसलिए, तुना/तेकरा के लिए किन्हीं पाइलटेज सेवाओं को अलग करना केपीटी के लिए संभव नहीं है। यह नया विकसित किया गया टर्मिनल कांडला से दूर है और सभी सेवाओं जैसे टग, लॉच, पाइलट, सिग्नल स्टेशन आदि की आवश्यकता है जोकि कांडला/वादिनार में उपलब्ध वर्तमान पाइलटेज सुविधाओं से अलग नहीं हैं।</p>
	<p>(ख) यह देखा गया है कि 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी आधार पर तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए केपीटी द्वारा उल्लिखित परियोजना के अलावा, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 4 अक्टूबर 2013 द्वारा तुना तेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क और आदेश सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी 2013 द्वारा तुना में बार्ज जेट्टी की दूसरी परियोजना के लिए अपक्रॉड प्रशुल्क अनुमोदित किया है। केपीटी स्पष्ट करे कि तुना/तेकरा में इन अन्य दो बीओटी परियोजनाओं के लिए मरीन संबंधित सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए, इसके लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था के साथ, क्या व्यवस्था है। यदि तुना/तेकरा में इन दो बीओटी परियोजनाओं के लिए मरीन संबंधित सेवाएं भी तुना/तेकरा के इसी क्षेत्र में आता है जिसके लिए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया</p>	<p>शुष्क बल्क टर्मिनल की परियोजना के अलावा, निर्माण चरण 3 वर्ष होने अथवा बोर्ड से अनुमोदन की प्रतीक्षा में से किसी एक की वजह से इस परियोजना के साथ अन्य दो परियोजनाएं शुरू नहीं होने जा रही हैं। वर्तमान मरीन सेवाएं केवल शुष्क बल्क टर्मिनल की परियोजना से ही संबंधित हैं और अन्य बीओटी परियोजनाओं के लिए मरीन सेवाएं बाद में सुविचारित की जाएंगी। इसलिए, मौजूदा प्रस्ताव हेतु कोई समीक्षा अपेक्षित नहीं है।</p>

	गया है, तब केपीटी इन दो पीपीपी परियोजनाओं द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली मरीन संबंधित सेवाओं से संबंधित पोत तथा व्यय पूर्वानुमानों को लेने के लिए अपने मौजूदा प्रस्ताव की समीक्षा करने पर विचार करे।	
(ग)	2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3. के अनुसार, जब महापत्तन न्यास कोई उपस्कर, फ्लोटिंग क्राफ्ट/परिसंपत्ति आदि की खरीद करते हैं तब उन्हें प्रोद्भूत किए जाने वाले व्ययों के बीच कम लागत विकल्प का विश्लेषण करने की आवश्यकता होती है यदि क्राफ्ट/उपस्कर/अन्य परिसंपत्तियां पत्तन द्वारा खरीदी/किराये पर ली जाती हैं। अतः केपीटी तुना/तेकरा के लिए मरीन संबंधित सेवाएं आउटसोर्स करने के निर्णय पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा लिए गए किराये बनाम खरीद विकल्प का लागत लाभ विश्लेषण भेजे।	टर्गों के लिए किराया बनाम खरीद के लागत-लाभ विश्लेषण की प्रति केपीटी द्वारा भेजी गई है। [केपीटी द्वारा प्रेषित लागत लाभ विश्लेषण के विवरण के अनुसार, 20 वर्षों की अवधि के लिए मैनिंग के साथ टग किराये पर लेने के मामले में एनपीवी केपीटी द्वारा खरीद और केपीटी स्टाफ के साथ मैनिंग की लागत में रु. 162.4956 करोड़ के स्थान पर रु. 124.06 करोड़ होता है।]
(iv)	कांडला पत्तन के तुना तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु मरीन सेवाओं की आउटसोर्सिंग के लिए पत्तन देयताओं तथा पाइलटेज प्रभारों के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए केपीटी बोर्ड संकल्प की प्रति भेजे।	12-08-2014 को हुई बोर्ड बैठक का बोर्ड संकल्प सं. 18 संलग्न किया गया है।
II.	लागत विवरण:	
(i)	यातायात:	
	केपीटी ने तुना तेकरा में प्रस्तावित पत्तन देयताओं तथा पाइलटेज शुल्क पर पहुंचने के लिए अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) द्वारा जमा किए गए पोत यातायात पूर्वानुमानों पर ही पूरी तरह से विश्वास किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	
(क)	केपीटी द्वारा परिकलन में सुविचारित पोत यातायात पूर्वानुमानों की उपयुक्तता सुनिश्चित करे।	केपीटी अधिकारियों, अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्रा0 लि0 और केपीटी द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा विस्तृत बातचीत के बाद, टर्मिनल प्रचालक द्वारा पूर्वानुमान दिए गए हैं जिनपर परिकलन के लिए विचार किया गया है।
(ख)	[उपर्युक्त I (iii) (ख) में उठाए गए हमारे प्रश्नों में यथा उल्लिखित] अन्य पीपीपी परियोजनाओं से संभावित पोत यातायात यदि तीन वर्षों के प्रस्तावित प्रशुल्क चक्र के दौरान शुरू किए जाने की परिकल्पना की जाती है, इसे प्रशुल्क परिकलन में भी लिया जाना चाहिए।	अन्य दो पीपीपी परियोजनाएं प्रस्तावित प्रशुल्क चक्र के दौरान शुरू नहीं होंगी।
(ग)	प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय पोत यातायात पूर्वानुमानों में विदेशगामी पोत तथा तटीय पोत की हिस्सेदारी पर विचार करे। वास्तव में, तुना तेकरा में शुष्क बल्क कार्गो हेतु निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क में केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर 90:10 के अनुपात में विदेशी/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार किया गया है।	टर्मिनल प्रचालक द्वारा यह परिकल्पित किया गया है कि पोत केवल विदेशगामी पोत ही होंगे।
(ii)	प्रचालन व्यय:	
(क)	3 वर्षों की अवधि के लिए रु. 63.15 करोड़ पर मरीन सेवाओं की किराया लागत का अनुमान लगाने के लिए, केपीटी ने बजटीय ऑफर में चार बोलीदाता द्वारा उद्धरित किराया प्रभारों की औसत पर विचार किया है। इस संबंध में, केपीटी निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	
(i)	चार फर्मों से मरीन संबंधित सेवाओं जिन्हें प्रस्ताव के अनुबंध-II में केपीटी द्वारा संकलित किया गया है, के किराये के लिए केपीटी द्वारा प्राप्त बजटीय ऑफरों की एक-एक प्रति भेजे।	बजटीय ऑफरों की प्रतियां संलग्न की गई हैं। तथापि, कांडला पत्तन न्यास द्वारा निम्नतम बोलीदाता को जारी किए गए कार्य आदेश के आधार पर अब प्रस्ताव संशोधित किया गया है। कार्य आदेश की प्रति संलग्न की गई है।
(ii)	केपीटी (प्रस्ताव के अनुबंध-II में दिए गए) तीन वर्षों की अवधि के लिए टर्गों, पाइलट लॉच तथा अन्य मरीन संबंधित उपस्करों की संख्या पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	3 वर्षों की अवधि के लिए टर्गों, पाइलट लॉच तथा अन्य मरीन संबंधित उपस्करों की सं. पर विचार करने का आधार विषय कार्य के लिए नियुक्त किए गए मरीन परामर्शदाता पर आधारित है। मरीन परामर्शदाता की रिपोर्ट की प्रति केपीटी द्वारा भेजी गई है।

	(iii) चार वेंडरों द्वारा उद्धरित बजट ऑफर की औसत पर विचार करने की बजाय, निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित किराया प्रभार पर विचार करने के लिए यह अधिक प्रासंगिक होगा।	“करार करने के लिए प्रक्रियाओं तथा दस्तावेजों के मानकीकरण पर समिति की रिपोर्ट” सितम्बर-2008 – अनुमान तैयार करना – जहां 1 से अधिक बजटीय उद्धरण है, के अनुसार उद्धरणों के औसत पर अनुमान लगाए जाएं, जिससे विभिन्नताओं एवं उतार-चढ़ावों में कमी होगी, की प्रति संलग्न की गई है। तथापि, जैसाकि ऊपर बताया गया है, अब कांडला पल्लन न्यास द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश के आधार पर प्रस्ताव संशोधित किया गया है। पल्लन देयताओं तथा पाइलटेंज प्रभारों की गणना दर्शाता संशोधित विवरण केपीटी द्वारा भेजा गया है।
(ख)	ईंधन लागत:	
	(i) दो 50 बीपी टगों के लिए 85 किलो लिटर प्रति माह के ईंधन उपभोग पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। प्रस्ताव में पूर्वानुमानित पोत यातायात के लिए अपेक्षित टग द्वारा प्रति घंटा ईंधन उपभोग की विस्तृत गणना, टग प्रचालन के घंटों की संख्या प्रतिदिन तथा पूर्वानुमानित पोत यातायात के लिए अपेक्षित कार्यदिवसों की संख्या भेजे। केपीटी में तैनात किए गए समान क्षमता टग द्वारा ईंधन के वास्तविक उपभोग के संदर्भ में (सुविचारित किए जाने वाले) प्रति घंटा ईंधन उपभोग का औचित्य बताएं।	दो टगों के लिए 85 कि.ली. प्रति माह का ईंधन उपभोग कांडला पल्लन न्यास द्वारा किराये पर ली गई इस तरह की टगों के वास्तविक उपभोग के आधार पर विचार किया गया है। तथापि, अनुमानित यातायात और टगों की क्षमता पर विचार करते हुए इसे संशोधित किया गया है। विस्तृत गणना भेजी गई है।
	(ii) रु. 0.83 करोड़ पर 1 पाइलट लॉच और रु. 0.04 करोड़ पर 2 लॉच (मूरिंग तथा यूटिलिटी) के लिए ईंधन उपभोग का अनुमान लगाने हेतु आधार स्पष्ट करें और केपीटी तथा किन्हीं अन्य महापल्लन न्यासों में तैनात किए गए इस तरह के लॉचों के वास्तविक ईंधन उपभोग के संदर्भ में औचित्य बताएं।	पाइलट लॉचों तथा मूरिंग लॉचों के लिए ईंधन का उपभोग केपीटी में तैनात की गई इस तरह की लॉचों के वास्तविक के अनुसार है। केपीटी द्वारा प्रति भेजी गई है।
	(iii) रु. 64.54 प्रति लिटर पर सुविचारित ईंधन की इकाई दर केपीटी के हाल ही के ईंधन बिल की प्रतियों से प्रमाणित करें।	आईओसी द्वारा घोषित रु. 64.54/लिटर की ईंधन दर संलग्न की गई है। तत्पश्चात, केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 5 अक्टूबर 2015 द्वारा हाइ स्पीड डीजल (एचएसडी) के लिए प्रचलित सितम्बर 2015 माह हेतु बिल भेजा है।
	(iv) ईंधन लागत जिसे अलग से अनुमानित किया गया है, के संबंध में, केपीटी ने अनुवर्ती दो वर्षों के लिए ईंधन लागत में वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया है। केपीटी इस लागत तत्व की समीक्षा करे और ईंधन लागत में वार्षिक वृद्धि के प्रभाव पर विचार करे।	यथा निर्देशित, टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार ईंधन लागत में वार्षिक वृद्धि का प्रभाव अब संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है।
(iii)	निकर्षण व्यय:	
	(क) पुष्टि करें यदि केपीटी द्वारा केपिटल निकर्षण कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। यदि नहीं, तो प्रस्तावित सुविधा पर केपिटल निकर्षण कार्य के पूरा होने की संभावित तारीख दर्शाएं।	यह पुष्टि की गई है कि प्रस्तावित T आकृति वाले जेट्टी टर्मिनल में केपिटल-निकर्षण कार्य 30-11-2014 को पूरा हो चुका है।
	(ख) गणना में सुविचारित रु. 149.35 करोड़ की केपिटल निकर्षण लागत के समर्थन में दिए गए कार्य आदेश के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य अथवा किसी अन्य प्रासंगिक दस्तावेज की प्रति प्रेषित करें।	मै0 वैन ओर्ड इंडिया प्रा0 लि0, मुम्बई को राशि रु. 149,34,78,644/- (एक सौ उनचास करोड़ चौतीस लाख अठहत्तर हजार छह सौ चवालीस केवल) के कार्य आदेश सं. एमडब्ल्यू/डब्ल्यूके/8080/2197 दिनांक 21-02-2014 की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है। तथापि, निकर्षण मात्रा में वृद्धि की वजह से कार्य की वास्तविक लागत में वृद्धि की गई है। बोर्ड की दिनांक 12-08-2014 को हुई उसकी बैठक में संकल्प सं. 257 द्वारा बोर्ड द्वारा अनुमोदित कार्य हेतु रु. 149,34,78,644/- की करार राशि से 17.08 प्रतिशत अधिक रु. 25,50,80,057/- के साथ भिन्नता विवरण। तदनुसार, संशोधित लागत रु. 174,85,58,701/- होगी। यह कार्य 30-11-2014 को पूरा हुआ था; संविदाकार द्वारा जमा किए गए अंतिम बिल जोकि तैयार किया जा रहा है, के अनुसार कार्य की वास्तविक लागत रु. 174.64 करोड़ (सेवा कर अतिरिक्त) है। प्रासंगिक दस्तावेजों की प्रतियां अनुबंध-जे' रूप में संलग्न की गई हैं। तदनुसार, रु. 174.64 करोड़ में 2 प्रतिशत स्थापना प्रभार जोड़ने के पश्चात, रु. 178.13 करोड़ संशोधित प्रस्ताव में केपिटल निकर्षण लागत रूप में सुविचारित किया गया है।

	(ग) स्पष्ट करें कि क्या पत्तन देयताओं के परिकलन में सुविचारित रु. 149.35 करोड़ की उक्त केपिटल निकर्षण लागत एकेबीटीपीएल की पीपीपी परियोजना के संदर्भ में है। यदि अन्य उपयोगिताओं (पोत इंस्ट्रुस्ट) द्वारा केपिटल निकर्षण पर प्रस्तावित निवेशों का लाभ लेने की संभावना है, तो केपीटी स्पष्ट करें कि सम्पूर्ण वित्तीय बोझ एकेबीटीपीएल के उपयोगिताओं द्वारा ही क्यों वहन किया जाना चाहिए। उस स्थिति में, केपीटी को प्रस्तावित पत्तन देयताओं में संशोधन करना चाहिए ताकि इस केपिटल निकर्षण का लाभ प्राप्त करने की संभावना वाली अन्य पीपीपी परियोजना के पोत यातायात को लिया जा सके।	वर्तमान में, कांडला पत्तन न्यास ने परिकल्पित की है और विषय परियोजना जोकि "बीओटी आधार पर तुना-तेकरा में कंटेनर टर्मिनल स्थापित किया जा रहा है" के पड़ोस में केवल एक परियोजना का विकास करने की कार्यवाही में है। परिकल्पित परियोजना की साध्यता रिपोर्ट तैयार की गई है जिसमें पृथक/समर्पित नेविगेशनल चैनल परियोजना के लिए सुविचारित किया गया है।" इसलिए, कंटेनर टर्मिनल परियोजना में 0 एकेबीटीपीएल के शुष्क बल्क टर्मिनल के केपिटल निकर्षण कार्य से लाभ प्राप्त नहीं कर सकेगा।
(iv)	पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क (अनुबंध-V और VI) की गणना दर्शाता विवरण	
	(क). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.1. में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पोत संबंधित प्रभार डॉलर रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए और भारतीय रुपयों में संग्रहीत किया जाना चाहिए। तथापि, केपीटी ने पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क दोनों को रुपए रूप में प्रस्तावित किया है। चूंकि केपीटी का प्रस्ताव 2005 दिशानिर्देशों के अधीन आता है, केपीटी विदेशगामी पोत के लिए अमेरिकी डॉलर में और तटीय पोत के लिए रुपये रूप में पत्तन देयताएं और पाइलटेज शुल्क प्रस्तावित करे।	जैसाकि पहले बताया गया है, कि टर्मिनल प्रचालक ने परिकल्पित किया है कि पोत केवल विदेशगामी पोत होगा, तटीय दरें प्रस्तावित नहीं की गई हैं। तथापि, यथा सलाह अनुसार, 1 डॉलर = रु. 60.26 की विनिमय दर पर विचार करते हुए अब पत्तन देयताएं और पाइलटेज शुल्क विदेशगामी पोत के लिए अमेरिकी डॉलर में प्रस्तावित किए गए हैं।
	(ख). केपीटी इन प्रशुल्क मदों के परिकलन में विदेशगामी पोत और तटीय पोत की हिस्सेदारी पर भी विचार करे। जैसाकि केपीटी को जानकारी है, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 4.3. में विनिर्दिष्ट सरकार की नीति के अनुसार तटीय रियायत के लिए तटीय पोत हकदार हैं। इसलिए, विदेशगामी पोत और तटीय पोत के लिए पृथक दरें निर्धारित की जानी चाहिए। तटीय पोतों के लिए पात्र तटीय रियायत का प्रभाव विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय लिया जाना चाहिए।	II (1) (ग) और (iv) (क) के अनुसार समान टिप्पणियां।
(v)	केपीटी तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के लेखा पर प्रोद्भूत के लिए संभावित अतिरिक्त आय का विस्तृत परिकलन भेजे। कृपया स्पष्ट करें कि क्या तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के लेखा पर प्रोद्भूत की संभावना वाली अतिरिक्त आय को केपीटी द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में लिया गया है।	तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के लेखा पर केपीटी को कोई अतिरिक्त आय प्रोद्भूत नहीं होगी क्योंकि केपीटी का प्रस्ताव निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित किराया प्रभारों और वास्तविक केपिटल निकर्षण लागत द्वारा उद्धरित किराया प्रभारों पर आधारित है। तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं के लेखा पर क्रमशः रु. 13.15 करोड़ (लगभग) और रु. 6.94 करोड़ (अनुमानित) की अतिरिक्त आय और लागत कांडला पत्तन न्यास द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित किए गए हैं। [केपीटी द्वारा दाखिल किया गया पूर्ववर्ती सामान्य संशोधन प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी की गई प्रशुल्क नीति 2015 के मद्देनजर बन्द कर दिया गया था। प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन केपीटी द्वारा अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल नहीं किया गया है।]
(III)	दरमान:	
(i)	केपीटी के मौजूदा एसओआर में कांडला प्रभाग के लिए निर्धारित पत्तन देयताओं और पाइलटेज की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है: (क) पत्तन देयताओं की अनुसूची:	प्रस्तावित पत्तन देयताएं और पाइलटेज प्रभार वास्तविक लागत पर आधारित हैं और इसलिए किसी और औचित्य की आवश्यकता नहीं है। संयोगवश, यह देखा गया है कि उपर्युक्त पाइलटेज प्रभार कांडला एसओआर की मौजूदा दर के अनुसार नहीं है। [हमारे प्रश्न में उल्लिखित दरें आदेश सं. टीएएमपी/61/2009-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 द्वारा अनुमोदित केपीटी के मौजूदा एसओआर के अनुसार हैं।]

क्र.सं.	जीआरटी की दर	
	कांडला	
	विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
	0.3404	8.414

(ख). पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची:

क्र.सं.	जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी	
		कांडला	
		विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.5742	14.1947
2.	30,001-60,000 जीआरटी	अ.डा. 17,226 + अ. डा. 0.4588 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु. 4,25,840 + रु. 11.341 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
3.	60000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 30,990 + अ. डा. 0.401 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु. 7,66,070 + रु. 9.9145 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

(ग). उपयुक्त के विपरीत, केपीटी द्वारा रु. के रूप में प्रस्तावित पत्तन देयताएं और पाइलटेज निम्नवत् हैं:

(i) पत्तन देयताओं की अनुसूची: रु. 62.60 प्रति जीआरटी

(तुलना प्रयोजन के लिए 1 अ.डा. = रु. 61.86 की प्रचलित विनिमय दर के आधार पर अ.डा. 1.0115 निर्धारित किया गया है।)

(ii) पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची:

क्र.सं.	जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी (रु. में)	केवल तुलना प्रयोजन के लिए 1 अ.डा. = रु. 61.86 की प्रचलित विनिमय दर के आधार पर निर्धारित विदेशगामी पोत के लिए दर प्रति जीआरटी (अ. डा. में)
1.	30,000 जीआरटी तक	69.52	अ.डा. 1.1233
2.	30,001-60,000 जीआरटी	रु. 2085600 + रु. 55.62 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 33,700 + अ.डा. 0.8987 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
3.	60000 जीआरटी से अधिक	रु. 3754200 + रु. 48.66 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 60,662 + अ.डा. 0.7863 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

कांडला की मौजूदा दर से तुलना में तुना तेकरा में शुष्क बल्क कार्गो टर्मिनल की पीपीपी परियोजना के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित पत्तन देयताओं और पाइलटेज में ऐसे भारी अंतर का केपीटी औचित्य बताए।

(ii)

केपीटी ने दरों को शासित करने वाली किन्हीं शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। यदि केपीटी के मौजूदा एसओआर में प्रस्तावित दरों को शामिल किया जाता है तो इसकी अनुप्रयोजनीयता के साथ प्रासंगिक अनुसूची जिसके लिए पोत तथा शर्तें, यदि कोई हों, विसंगति से बचने के लिए भेजा जाना चाहिए।

कांडला पत्तन न्यास के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताएं तथा पाइलटेज हेतु प्रस्तावित दरमान संलग्न किए गए हैं। कांडला पत्तन न्यास के दरमानों की शर्त लागू होगी। पत्तन देयताओं की प्रस्तावित दर अध्याय-II 4. (क) 'तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं की अनुसूची' के अधीन शामिल की जाए और पाइलटेज प्रभारों की

	प्रस्तावित दर अध्याय II 4 (ख) 'तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवा उपलब्ध करवाने के लिए पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची' के अधीन शामिल की जाए।
--	---

7.2. हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर जवाब भेजते समय, और उपर्युक्त पैरा 5.3. (ii) में उल्लिखित संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्यवाई बिन्दु के प्रतिसाद में भी, केपीटी ने तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए मरीन सेवाओं हेतु संशोधित प्रस्तावित पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाओं के साथ संशोधित प्रस्ताव भेजा था। केपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में प्रेषित परिकलन का सार प्रत्येक प्रस्तावित प्रशुल्क मद के लिए नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(i) तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाओं हेतु अनुमानित व्यय दर्शाता विवरण

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 22 अगस्त 2014 (3 वर्षों के लिए)	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2014 (3 वर्षों के लिए)
क.	पाइलटेज प्रभार के लिए राजस्व अपेक्षा		
(i)	3 वर्षों के लिए किराया प्रभार	63.15	56.69
(ii)	3 वर्षों के लिए ईंधन प्रभार		
	क) 1 सं. - 55 टन बीपी टग के लिए		
	i) मुख्य इंजन	6.60	2.24
	ii) अनुषंगी इंजन	-	0.58
	iii) तट आपूर्ति	-	0.98
	कुल (क) एक वर्ष के लिए	6.60	3.80
	ख) 1 सं. - 55 टन बीपी टग के लिए		
	i) मुख्य इंजन	6.60	2.95
	ii) अनुषंगी इंजन	-	0.65
	iii) तट आपूर्ति	-	0.98
	कुल (ख) एक वर्ष के लिए	6.60	4.58
	ग) 1 सं. - 60 टन बीपी टग के लिए		
	i) मुख्य इंजन	6.60	4.99
	ii) अनुषंगी इंजन		1.10
	iii) तट आपूर्ति		1.47
	कुल (ग) एक वर्ष के लिए	6.60	7.56
	घ) 3 वर्षों के लिए 1 पाइलट लॉच	2.49	2.49
	ङ) 3 वर्षों के लिए 2 लॉच (मूरिंग एवं यूटिलिटी)	0.12	0.12
	कुल (ii) 3 वर्षों के लिए ईंधन प्रभार = (क+ख+ग+घ+ङ)	22.41	14.75*
(iii)	3 वर्षों के लिए पाइलटेज प्रभार हेतु कुल राजस्व अपेक्षा [(i)+(ii)]	85.56	71.44*
ख.	पाइलट देयताओं हेतु राजस्व अपेक्षा:		
(i)	3 वर्षों के लिए केपिटल निकर्षण लागत का आरओसीई	[149.35 करोड़/30 वर्ष]	[178.13 करोड़/30 वर्ष]
	30 वर्षों के लिए केपिटल निकर्षण व्यय करार मूल्य	149.35	178.13
	क) रु. 149.35 करोड़/178.13 करोड़ पर प्रथम वर्ष के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई	23.90	28.50
	ख) रु. 144.37 करोड़/रु. 172.19 करोड़ पर 2रे वर्ष के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई	23.10	27.55
	ग) रु. 139.39 करोड़/166.25 करोड़ पर 3रे वर्ष के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई	22.30	26.60
	3 वर्षों के लिए कुल आरओसीई	69.30	82.65
(ii)	3 वर्षों के लिए मूल्यहास	14.94	17.81

	(क) मूल्यहास प्रतिवर्ष	4.98	5.94
(iii)	3 वर्षों के लिए पत्तन देयताओं हेतु कुल राजस्व अपेक्षा [(ii)+(i)]	84.23	100.47

* [ईंधन लागत के जोड़ में कुछ संख्यात्मक त्रुटि देखी गई थी और कुल ईंधन लागत रु. 14.75 करोड़ की बजाय रु. 18.55 करोड़ होता है]

(ii) प्रस्तावित पत्तन देयताओं के लिए गणना

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 22 अगस्त 2014	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2014
(i)	पत्तन देयताओं के लिए 3 वर्षों हेतु कुल राजस्व अपेक्षा	84.23	100.47
(ii)	औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा [(i)/3]	28.08	33.49
(iii)	पूर्वानुमानों के अनुसार पोतों का कुल जीआरटी [जैसाकि मूल प्रस्ताव में दिया गया है]	4484667	4484667
(iv)	पत्तन देयताएँ प्रति जीआरटी (रु. में)	62.61	74.67
(v)	पत्तन देयताएँ प्रति जीआरटी (अ.डा. में) (1 अ.डा. = रु. 60.26)	प्रस्तावित नहीं किया गया है	1.2392

(iii) प्रस्तावित पाइलटेज प्रभारों के लिए गणना

(रु. करोड़ों में)

7.3. उपर्युक्त गणनाओं के आधार पर, केपीटी ने कांडला पत्तन न्यास के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताएं और पाइलटेज प्रभार अनुमोदित करने का अनुरोध किया था जैसाकि नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	मद	दर अ.डा. में प्रति जीआरटी
(i)	पत्तन देयताएं	1.2392
(ii)	पाइलटेज प्रभार	
	(क) 30,000 जीआरटी तक	अ.डा. 0.9633
	(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 28899.77 + अ.डा. 0.7707 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
	(ग) 60,001 और अधिक	अ.डा. 52019.58 + अ.डा. 0.6743 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

8.1. इस मामले में 6 दिसम्बर 2014 को हुई संयुक्त सुनवाई के पश्चात्, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 नवम्बर 2014 द्वारा, इस कार्यालय को 8 दिसम्बर 2014 को प्राप्त, यह कहते हुए अनुरोध किया था कि चार अतिरिक्त उपयोक्ताओं अर्थात् मै. स्विस् सिंगापुर इंडिया प्रा0 लि0, मै. एसीसी लि0 और मै0 रिलायंस पावर लि0, जो कोयला कार्गो के प्रमुख आयातक हैं, और फर्टिलाइजर एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एफआईए) से विषय प्रस्ताव पर परामर्श करने की सलाह दी थी। इसलिए, केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 22 अगस्त 2014 की प्रति हमारे पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2014 द्वारा चार अतिरिक्त उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रपिछित की गई थी। संयोगवश, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2014 मेटिरियल प्वाइंट ऑफ टाइम पर उपलब्ध नहीं था।

8.2. चूंकि परामर्श किए जाने वाले चारों उपयोक्ताओं को केपीटी द्वारा 6 दिसम्बर 2014 को हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, चारों पक्षों को सुनवाई का मौका देने के लिए चार अतिरिक्त उपयोक्ताओं एवं केपीटी की सुनवाई के लिए गांधीधाम में केपीटी परिसर में 16 अप्रैल 2015 को दूसरी संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी।

8.3. केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। केपीटी द्वारा सुझाए गए चार अतिरिक्त उपयोक्ताओं में से कोई भी संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं थे। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और एकेबीटीपीएल ने निवेदन किए थे।

9.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, हमारे पत्र दिनांक 22 अप्रैल 2015 द्वारा केपीटी को सूचित किया गया था कि मै0 अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्रा0 लि0 (एकेबीटीपीएल) ने लिखित निवेदन किया है कि केपीटी वर्तमान में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन के प्रयोजन हेतु एकेबीटीपीएल के टर्मिनल के लिए समर्पित टर्गों का उपयोग कर रहा है। इसलिए, एकेबीटीपीएल ने दावा किया था कि केपीटी को एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनल किराये पर लेने की टग की सम्पूर्ण लागत का बोझ नहीं डालना चाहिए और टग किराया लागत कांडला और एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित में उपयोग के अनुसार यथानुपात आधार पर प्रभाजित किया जा सकता है। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, केपीटी से संयुक्त सुनवाई में कही गई बातों पर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध भी किया गया था। केपीटी से एकेबीटीपीएल द्वारा अपने लिखित निवेदन दिनांक 16 अप्रैल 2015 में कही गई बातों पर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

9.2. केपीटी ने संयुक्त सुनवाई में एकेबीटीपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर अपने पत्र दिनांक 13 मई 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था जोकि निम्नवत् हैं :-

- (i) रियायत करार के अनुसार, तुना बल्क टर्मिनल पर केपीटी द्वारा मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाए जाने की आवश्यकता है। चूंकि यह परियोजना कांडला से काफी दूरी पर है, न्यूनतम उपस्करों को शामिल करते हुए मरीन सेवाओं की पृथक विंग आउटसोर्स की गई है जिसके लिए सम्पूर्ण व्यय केवल मै0 एकेबीटीपीएल हेतु आशयित सेवाओं पर ही लादा जाना है।
- (ii) तुना/तेकरा के लिए किराये पर ली गई मरीन सेवाएं निष्क्रिय अवधि के दौरान केवल कभी-कभी कांडला में उपयोग किए जाते हैं जब कार्य स्थितियों में उनको ध्यान में रखते हुए किराये पर लिए गए क्राफ्टों के उपयोग की सुविधा प्रदान करता है। पर्याप्त यातायात से, टर्मिनल के लिए अलग से उपयोग के साथ तेकरा पर क्राफ्ट खड़े किए जाएंगे। यह व्यवस्था व्यय के प्रभाजन में प्रासंगिक नहीं है क्योंकि केपीटी को निर्धारित दरों पर मासिक किराया प्रभार अदा करना होगा। वैसे, कांडला में मरीन सेवाओं के उपयोग की वजह से व्यय के प्रभाजन के लिए मै0 एकेबीटीपीएल का दावा सही नहीं है।

10. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 अप्रैल 2015 द्वारा यह कहते हुए केपीटी के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल के विकास के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं तथा पाइलटज प्रभारों को त्वरित और अनुमोदित किया था कि केपीटी के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल का वाणिज्यिक प्रचालन 10 जनवरी 2015 से पहले ही शुरू हो चुका है और देयताएं अस्थायी आधार पर इस प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव के अनुसार संग्रहीत किया गया है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों पर उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) का प्रस्ताव कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के क्रीक के बाहर तुना/तेकरा में बीओटी प्रचालक अर्थात् अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एकेबीटीपीएल) द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटज प्रभारों के निर्धारण हेतु है।
- (ii) एकेबीटीपीएल 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित बीओटी प्रचालक है। इस प्राधिकरण ने परियोजना के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क विधिवत् सूचकांकित करते हुए आदेश सं. टीएएमपी/59/2014-केपीटी दिनांक 2 जनवरी 2015 द्वारा एकेबीटीपीएल के नाम में दरमान (एसओआर) अधिसूचित किया था। उक्त एसओआर एकेबीटीपीएल द्वारा संग्रहीत किया जाने वाला बर्थ किराया प्रभार और कार्गो संबंधित प्रभार निर्धारित करता है। मरीन संबंधित सेवाएं अर्थात् पत्तन देयताएं और पाइलटज केपीटी और एकेबीटीपीएल के बीच हुए रियायत करार के खंड 7.1.(ग) के अनुसार भूस्वामी पत्तन अर्थात् केपीटी द्वारा प्रदत्त की जानी है, जैसाकि केपीटी द्वारा बताया गया है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि केपीटी का मौजूदा एसओआर कांडला एवं वादिनार प्रभाग जो केपीटी से 300 कि.मी. दूर है में आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटज के लिए प्रभार निर्धारित करता है। केपीटी का मौजूदा प्रस्ताव मरीन सेवाएं आउटसोर्सिंग करते हुए एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित तुना में शुष्क बल्क टर्मिनल में पत्तन देयताओं और पाइलटज शुल्क के पृथक प्रशुल्क पर मरीन संबंधित सेवाएं उपलब्ध करवाना है। जब पत्तन के स्वामित्व वाले उपस्कर की तैनाती के साथ सेवाएं प्रदान करते हुए केपीटी की बजाय तुना तेकरा में सम्पूर्ण मरीन संबंधित सेवाओं की आउटसोर्सिंग का औचित्य बताने का अनुरोध किया था, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने नियमित पाइलटों और स्वामित्व वाले उपस्करों की कमी की वजह से मौजूदा पाइलटज सेवाओं को पूरा करने के लिए टग और पाइलट किराये पर लिये थे। अतः, केपीटी मौजूदा सुविधाओं से तुना/तेकरा के लिए कोई पाइलटज सेवाएं अलग करने की स्थिति में नहीं है। केपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि एकेबीटीपीएल का नया विकसित टर्मिनल कांडला से दूर है और सभी मरीन संबंधित सेवाओं जैसे टगों, लॉचों, पाइलटों, सिग्नल स्टेशन आदि की अपेक्षा करता है जोकि कांडला/वादिनार में उपलब्ध वर्तमान पाइलटज सुविधाओं से अलग किए जाने योग्य नहीं है। अतः केपीटी द्वारा इसकी आउटसोर्सिंग करते हुए प्रस्तावित मरीन सेवाओं का पृथक विंग प्रस्तावित किया गया है जिसके लिए केपीटी ने मौजूदा प्रस्ताव दाखिल किया है। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि इसके द्वारा प्रस्तावित पाइलट सेवा की आउटसोर्सिंग किन्हीं प्रासंगिक सांविधिक प्रावधानों द्वारा हिट नहीं है और यह भी पुष्टि की है कि एकेबीटीपीएल में पाइलटज सेवाएं कांडला पत्तन न्यास (पाइलटों का प्राधिकरण) विनिमय-2013 का अनुसरण करते हुए की जाएगी।

केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के समर्थन में प्रेषित निवेदनों/स्पष्टीकरण के मद्देनजर, तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में आउटसोर्सिंग आधार पर केपीटी द्वारा ऑफर की गई मरीन संबंधित सेवाओं के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटज सेवाओं के निर्धारण हेतु केपीटी का प्रस्ताव विचारार्थ लिया गया है।

- (iii) जैसाकि वास्तविक स्थिति बताते हुए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है, केपीटी द्वारा प्रारंभिक प्रस्ताव अगस्त 2014 में दाखिल किया गया था। तत्पश्चात, संयुक्त सुनवाई के पश्चात, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 दिसम्बर 2014 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। केपीटी द्वारा दिसम्बर 2014 में दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में, यह देखा गया है कि केपीटी ने अपने द्वारा पहले सुविचारित बजटीय ऑफ़रों की बजाय केपीटी द्वारा जारी किए गए कार्य आदेशों के आधार पर टगों के लिए किराया प्रभार, केपिटल निकर्षण हेतु प्रोद्भूत वास्तविक लागत के आधार पर अनुमान संशोधित किया है। उसके अलावा ईंधन लागत के अनुमान आदि भी केपीटी द्वारा संशोधित किए गए हैं। इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त की गई सूचना/स्पष्टीकरण/टिप्पणियों के साथ केपीटी द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2014 तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई मरीन सेवाओं के लिए पत्तन देयताएं और पाइलटज प्रभार निर्धारित करने के लिए विचार किया गया है।
- (iv) इस मामले के विश्लेषण के साथ आगे बढ़ने से पहले, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी का प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन दाखिल किया गया था जिसने लागत जमा प्रतिलाम माडल निर्धारित किया था। हालांकि केपीटी ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान उल्लेख किया था कि इसका प्रस्ताव लागत जमा पद्धति की बजाय उपस्कर के किराये पर है, तथ्य शेष है कि उपस्कर के किराया प्रभार और केपिटल निकर्षण लागत पर प्रतिलाम सहित सभी प्रचालन लागत का विचार कुछ नहीं है अपितु लागत जमा माडल है। जब इस मामले पर कार्यवाही जारी थी और संयुक्त सुनवाई भी आयोजित की गई थी, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अधीन, महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु महापत्तन न्यासों हेतु नई प्रशुल्क नीति, 2015 जारी की थी जिसे राजपत्र अधिसूचना सं. 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त 2015 की प्रशुल्क नीति 13 जनवरी 2015 से प्रभावी है। तत्पश्चात, प्रशुल्क नीति के खंड 1.5 के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों के परामर्श से, राजपत्र अधिसूचना सं. 207 दिनांक 4 जून 2015 द्वारा उक्त महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे। उक्त प्रशुल्क नीति 2015 को लागू करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि जब कभी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उस पत्तन विशेष का एसओआर में उपलब्ध नहीं हो, संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में तुलनीय कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों, यदि कोई हों, को अंगीकृत करते हुए उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है। यदि किसी अन्य महापत्तन न्यास में कोई दर उपलब्ध नहीं हो अथवा यदि उपलब्ध दर प्रस्तावित नई कार्गो/सेवा/सुविधा का पर्याप्त प्रतिनिधि नहीं हो तो पत्तन 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए अथवा दरित क्षमता अथवा सेवा/सुविधा/उपस्कर की तकनीकी विशिष्टता के आधार पर निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा हेतु प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। यदि ऊपर निर्धारित विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण संभव नहीं हो तो महापत्तन न्यास पर्याप्त कारण देने के बाद लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाम सूत्र के आधार पर दरों का प्रस्ताव कर सकते हैं। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि मौजूदा मामले में, मरीन संबंधित सेवाएं उक्त सेवाएं आउटसोर्स करते हुए केपीटी द्वारा प्रदत्त किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, केपीटी सहित किन्हीं अन्य दरमानों की दर को अंगीकृत करने का विकल्प व्यवहार्य नहीं हो सकता। मानक/सर्वोत्तम क्षमता आधार पर निर्धारण भी वर्तमान में व्यवहार्य नहीं हो सकता क्योंकि हालांकि वर्तमान में यह सुविधा एकेबीटीपीएल के लिए है, भविष्य में केपीटी द्वारा इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि तुना में अन्य बीओटी प्रचालक तुना/तेकरा में पत्तन की मरीन संबंधित सेवाएं प्राप्त नहीं कर सकता। अब क्षमता की अनिश्चितता है। यह देखा गया है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1. महापत्तन न्यासों को नए कार्गो/सेवा के लिए दर प्रस्तावित करने की अनुमति देता है जिसके लिए लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाम सूत्र के आधार पर संबद्ध पत्तन के एसओआर में उपलब्ध नहीं है। उपर्युक्त कारणों से तथा यह स्वीकार करते हुए कि संयुक्त सुनवाई सहित इस मामले की सम्पूर्ण कार्यवाही महापत्तनों के लिए नई प्रशुल्क नीति, 2015 की घोषणा से पहले महापत्तन न्यासों पर लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए किया गया था, यह प्राधिकरण केपीटी के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है जोकि लागत जमा प्रतिलाम माडल के आधार पर और नए कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित विकल्पों में से एक के अनुसार है।
- (v) केपीटी ने 3 वर्षों के अनुमान भेजे हैं। केपीटी ने प्रथम, द्वितीय और तृतीय वर्ष के लिए क्रमशः 76, 89 और 97 के पोत यातायात का अनुमान लगाया है। पत्तन ने 30,000 जीआरटी से कम के किसी पोत का अनुमान नहीं लगाया है। पोत की औसत जीआरटी 30,000 से 60,000 स्लैब के लिए 45,000 और 60,000 जीआरटी से अधिक के स्लैब के लिए 61,000 अनुमानित की गई है। केपीटी ने पाइलटज शुल्क परिकलन के लिए इन दो स्लैबों हेतु पोत ब्रेक अप भेजा है। केपीटी ने बताया है कि पोत यातायात और पोतों के जीआरटी का अनुमान एकेबीटीपीएल के साथ केपीटी द्वारा विस्तृत बातचीत के बाद एकेबीटीपीएल के यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 4 अक्टूबर 2013 द्वारा तुना तेकरा अर्थात् तुना तेकरा में कंटेनर टर्मिनल में पीपीपी परियोजनाओं के लिए और तुना में बार्ज जेट्टी हेतु फरवरी 2013 में आदेश सं. टीएमपी/6/2013-केपीटी द्वारा केपीटी में अन्य संदर्भ प्रशुल्क आदेश अनुमोदित किए थे। जब तुना में इन दो पीपीपी परियोजनाओं के लिए केपीटी द्वारा ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित मरीन सम्बंधित सेवाओं के बारे में पूछताछ की गई थी तो केपीटी ने स्पष्ट किया था कि ये दो परियोजनाएं उस प्रशुल्क चक्र के दौरान शुरू नहीं होंगी जिसके लिए मौजूदा मामले में प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। केपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों पर विश्वास करते हुए और स्वीकार करते हुए कि पोत यातायात पूर्वानुमान एकेबीटीपीएल के अनुमानों के आधार पर बताए गए हैं और एकेबीटीपीएल सहित अन्य उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोसिएशन ने केपीटी द्वारा प्रस्तुत पोत प्रोफाइल पर आपत्ति नहीं उठाई थी, केपीटी द्वारा यथा अनुमानित पोत यातायात और जीआरटी पर विश्वास तथा विचार किया गया है। यदि तुना/तेकरा में केपीटी द्वारा सौंपी गई/सौंपी जाने वाली परियोजनाओं के लिए कोई अन्य बीओटी प्रचालक वैधता अवधि के भीतर प्रचालन शुरू करता है जिसके लिए इस मामले में प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है, तो केपीटी को यह सलाह दी जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा की समयावधि से पहले ऐसे प्रचालनों की शुरुआत से काफी पहले इस प्राधिकरण का रुख करे।

(vi) पत्तन देयताएँ: (पोत प्रवेश हेतु प्रशुल्क)

केपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में भारतीय रुपए मूल्यवर्ग में पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया है। इस बारे में मध्यानाकर्षित करते हुए कि महापत्तन न्यासों (एमपीटी) में पोत सम्बंधित प्रभार विदेशगामी पोत के लिए डॉलर मूल्यवर्ग में निर्धारित किए गए हैं, पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 1.2392 प्रति जीआरटी की दर से पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित पत्तन देयताओं पर पहुंचने के लिए सुविचारित मर्दों पर यहां नीचे चर्चा की गई है:

(क) केपिटल निकर्षण व्यय:

केपीटी ने बताया है कि उसने फरवरी 2014 में केपिटल निकर्षण कार्य के लिए रु. 149.35 करोड़ का कार्य आदेश जारी किया था। केपीटी ने बताया है कि केपिटल निकर्षण 30 नवम्बर 2014 को पूरा किया गया था और पत्तन द्वारा प्रोद्भूत केपिटल निकर्षण के लिए वास्तविक लागत संविदाकार के अंतिम बिल के अनुसार सेवा कर के अलावा रु. 174.86 करोड़ है जिसे प्रासंगिक दस्तावेजों से केपीटी द्वारा प्रमाणित किया गया है। कुछ स्थानों पर केपीटी ने रु. 174.64 करोड़ की वास्तविक लागत का उल्लेख किया है परन्तु दस्तावेजी साक्ष्य रु. 174.86 करोड़ के लिए है। केपिटल निकर्षण लागत पर 2 प्रतिशत स्थापना प्रभार जोड़ने के बाद, केपीटी ने केपिटल निकर्षण के रूप में रु. 178.13 करोड़ पर विचार किया है। केपीटी ने मूल प्रस्ताव में केपिटल निकर्षण के अनुमानों पर किन्हीं स्थापना प्रभारों पर विचार नहीं किया था। यह प्रमाणित नहीं किया गया है कि स्थापना केवल मात्र निकर्षण कार्य करने के लिए है। किसी भी मामले में, केपीटी ने स्वयं के संसाधनों की तैनाती करते हुए केपिटल निकर्षण के लिए कोई स्थापना प्रभार प्रोद्भूत किए थे, यह सरकार द्वारा घोषित 2015 की नई प्रशुल्क नीति के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा माडल (एआरआर) का अनुसरण करते हुए अपने दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु केपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव द्वारा कवर किया जाएगा। चूंकि केपिटल निकर्षण के लिए संविदाकार द्वारा दिए गए बिल के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य रु. 174.86 करोड़ के लिए है, इसलिए इसपर विचार किया गया है।

(ख) केपीटी ने केपिटल निकर्षण लागत पर सुविचारित मूल्यहास 30 वर्षों में बांटते हुए अर्थात् प्रतिशत के रूप में 3.33 प्रतिशत होता है, इस आधार पर कि एकेबीटीपीएल के साथ करार 30 वर्षों की अवधि के लिए है। अन्य हाल ही के संदर्भ प्रशुल्क मामले अर्थात् मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) की केपिटल निकर्षण परियोजना में केपिटल निकर्षण पर मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार मूल्यहास दर का अनुसरण करते हुए एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानों के आधार पर 3.17 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। अतः वर्तमान मामले में मूल्यहास दर संशोधित की गई है और 3.17 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है जोकि इसे 30 वर्षों में बांटते हुए केपीटी द्वारा सुविचारित 3.33 प्रतिशत की मूल्यहास दर से थोड़ी भिन्न है।

(ग) केपीटी ने प्रत्येक वर्ष की समाप्ति पर पूंजी लागत के लिखित मूल्य पर केपिटल निकर्षण लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार किया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार केपिटल निकर्षण लागत के संशोधित लिखित मूल्य पर 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया है।

(घ) पत्तन देयताओं के निर्धारण हेतु केपिटल निकर्षण लागत से कुल राजस्व अपेक्षा तीन वर्षों की अवधि के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित रु. 100.47 करोड़ के स्थान पर रु. 95.24 करोड़ होती है। राजस्व अपेक्षा में कटौती केपिटल निकर्षण लागत से स्थापना प्रभारों को अलग करने और मूल्यहास पर परिणामी प्रभाव की वजह से है। औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) केपीटी द्वारा अनुमानित रु. 33.49 करोड़ की स्थान पर रु. 31.75 करोड़ होती है। पोत की औसत वार्षिक जीआरटी 44,84,667 पर रु. 33.49 करोड़ के औसत वार्षिक एआरआर पर विचार करते हुए और 1 अमेरिकी डॉलर = रु. 60.26 की विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर विचार करते हुए, केपीटी विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 1.2392 प्रति जीआरटी की प्रस्तावित पत्तन देयताओं पर पहुंचा है। एकेबीटीपीएल वास्तव में प्रस्तावित पत्तन देयताओं से सहमत है क्योंकि केपीटी केपिटल निकर्षण प्रोद्भूत किया है।

केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए तथा 1 अमेरिकी डॉलर = रु. 66.11 की प्रचलित विनिमय दर से विनिमय दर को अद्यतन करते हुए तथा रु. 31.75 करोड़ के संशोधित वार्षिक एआरआर पर विचार करते हुए, पत्तन देयताएँ विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 1.0709 प्रति जीआरटी होता है। केपीटी ने पुष्टि की है कि सभी पोत विदेशगामी पोत होंगे। अतः, इसने तटीयपोत के लिए दर का प्रस्ताव नहीं किया है। केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा एसओआर में, तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए गए हैं। हालांकि केपीटी ने तीन वर्षों की अवधि के लिए एकेबीटीपीएल में शुष्क बल्क टर्मिनल में प्रहस्ति (किए जाने वाले) किसी तटीय पोत का पूर्वानुमान नहीं लगाया है, तटीय पोत के लिए प्रशुल्क व्यवस्था सरकारी तटीय रियायत नीति का अनुसरण करते हुए एसओआर में निर्धारित की गई है ताकि तटीय पोत द्वारा प्रस्तावित सेवाएं प्राप्त करने की स्थिति में प्रशुल्क होना चाहिए।

तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर के लिए प्रशुल्क पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति जिसे इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 12 जनवरी 2005 और संशोधन दिनांक 22 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों तथा वहां पर प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों के मौजूदा एसओआर में निर्धारित किए गए हैं।

हाल ही में, एमओएस ने अपने पत्र सं. 8/(15)2015-टीएमपी दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा जनवरी/मार्च 2005 की तटीय रियायत नीति में आंशिक संशोधन जारी किया था। उक्त संशोधन के अनुसार, तटीय पोत के लिए पोत सम्बंधित प्रभारों को भारतीय रुपए बनाम अ.डा. के विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि तटीय पोतों के लिए पोत सम्बंधित प्रभार अन्य विदेशगामी पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। इसके अलावा, ये प्रभार लागू विनिमय दर पर केवल भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। इस प्राधिकरण ने केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को तदनुसार उनके एसओआर में संशोधन करने का निदेश देते हुए एक सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 5 अक्टूबर 2015 पारित किया था। ऐसी स्थिति में, तटीय पोत के लिए मौजूदा मामले में भी, यह कहते हुए एक टिप्पणी निर्धारित की गई है कि विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए दर (विदेशगामी पोत के लिए दर के) का 60 प्रतिशत है।

- (ड) तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में केपीटी द्वारा प्रदत्त मरीन संबंधित सेवाओं के लिए पत्तन देयताओं के निर्धारण से संबंधित लागत विवरण की प्रति **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है।
- (vii) पाइलटेंज शुल्क:
पाइलटेंज शुल्क विपथन के लिए सुविचारित लागत मदों पर यहां नीचे चर्चा की गई है:
- (क) टगों/लॉचों के किराया प्रभार:
- (i) केपीटी ने, अपने संशोधित प्रस्ताव में, टगों, पाइलट लॉच, यूटिलिटी लॉच तथा मूरिंग लॉच किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार का अनुमान लगाया है। केपीटी द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 4 अक्टूबर 2014 द्वारा अनुमानों को प्रमाणित किया गया है। यह देखा गया है कि किराये पर लेने का करार 10 वर्षों के लिए सौंपा गया है। केपीटी ने तीन वर्षों के अनुमानों पर विचार किया है जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। केपीटी ने प्रचालन के प्रथम दो वर्षों में 55 बीपी टगों की 2 सं. के किराये का प्रस्ताव किया है तथा तीसरा टग तीसरे वर्ष से आगे किराये पर लेना प्रस्तावित किया गया है। अन्य मरीन लॉचों अर्थात् पाइलट लॉच, यूटिलिटी लॉच और मूरिंग लॉच की एक-एक सं. तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।
- जैसाकि पहले बताया गया है, केपीटी ने पत्तन की टगों का प्रति-उपयोग करने के लिए एकेबीटीपीएल के सुझाव पर स्पष्ट रूप से अपनी असमर्थता व्यक्त की है। जीसीसीआई और एकेबीटीपीएल ने सुझाव दिया है कि केपीटी को उपस्कर की प्रारंभिक तैनाती न्यूनतम की जानी चाहिए। केपीटी ने पुष्टि की है कि उनके द्वारा प्रस्तावित टग न्यूनतम हैं और इसमें आगे कटौती संभव नहीं है। मूरिंग लॉच/पाइलट लॉच के संबंध में भी, केपीटी ने कहा है कि ये मरीन उपस्कर केपीटी से नहीं आ सकते। पत्तन ने पुष्टि की है कि सुविचारित मरीन लॉच सुरक्षा मानकों को ध्यान में रखते हुए न्यूनतम अपेक्षा हैं। एकेबीटीपीएल ने भी पुष्टि की है कि दोनों टगों न्यूनतम हैं।
- केपीटी ने स्पष्ट किया है कि तीन वर्षों के प्रारंभिक प्रशुल्क चक्र में लागत कम करने के लिए, तीसरे टग की अपेक्षा को प्रारंभिक दो वर्षों में बांटा गया है और केवल दो टग किराये पर ली गई हैं। तीसरी टग केवल तीसरे वर्ष से सुविचारित की गई है। लॉचों की अपेक्षा न्यूनतम बताई गई है और पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि एकेबीटीपीएल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए टग/लॉच उपस्कर के किराये में और कटौती संभव नहीं है।
- एकेबीटीपीएल द्वारा कही गई बात के संबंध में कि केपीटी वर्तमान में पत्तन के प्रयोजन के लिए एकेबीटीपीएल के टर्मिनल हेतु समर्पित टगों का उपयोग कर रहा है और इसलिए टग किराया लागत कांडला और एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनल में उपयोग के अनुसार यथानुपात आधार पर प्रमाजित की गई है, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि तुना/तेकरा के लिए किराये पर लिया गया बड़ा निष्क्रिय अवधि के दौरान कांडला में कभी-कभी उपयोग किया जाता है जब तुना तेकरा में कोई आवश्यकता नहीं हो जिससे किराये पर लिए गए क्राफ्टों के प्रयोग एवं उन्हें कार्यशील रखने में सहायता मिलती है। इसलिए, केपीटी को टगों के किराया प्रभारों के प्रमाजन के लिए एकेबीटीपीएल के सुझावों से केपीटी सहमत नहीं है।
- (ii) केपीटी द्वारा प्रेषित इस स्पष्टीकरण के आधार पर और स्वीकार करते हुए कि टगों/लॉचों के किराया प्रभारों के अनुमान कार्य आदेश की प्रति से प्रमाणित किए गए हैं, केपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विश्वास और विचार किया गया है और एक समायोजन के सिवाय विचार किया गया है। केपीटी ने प्रस्तावित पाइलटेंज शुल्क पर पहुंचने के लिए तीन वर्षों के अनुमानों पर विचार किया है। चूंकि तीसरी टग केवल तीसरे वर्ष में केवल केपीटी द्वारा तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, अनुमानों को पृथक्कृत किया गया है और प्रथम दो वर्षों के लिए पाइलटेंज शुल्क पर पहुंचने के लिए प्रथम दो वर्षों हेतु अलग से विचार किया गया है तथा तीसरे टग की तैनाती के साथ तीसरे वर्ष के लिए पाइलटेंज शुल्क अलग से निर्धारित किया गया है। ऐसा करते हुए, एकेबीटीपीएल में आने वाले पोतों पर प्रथम वर्ष से ही तीसरे टग के किराया प्रभार का बोझ नहीं पड़ेगा। यहां तक कि केपीटी भी सहमत था कि वह दो वर्षों के लिए पाइलटेंज शुल्क का प्रस्ताव करेगा, तथापि, इसने ऐसा नहीं किया है।
- (ख) किराये पर जनशक्ति लागत:
सौंपी गई मरीन सेवाओं के लिए किराया करार क्राफ्ट किराये पर लेने एवं जनशक्ति किराये पर लेने अर्थात् पाइलट, रेडियो ऑपरेटर, सिग्नल स्टेशन सहायकों तथा मूरिंग क्रू के लिए है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने पुष्टि की है कि केपीटी को कांडला पत्तन न्यास (पाइलटों का प्राधिकरण) विनियम - 2013 द्वारा शासित किया जाएगा और यह पुष्टि भी की है कि संविदाकार को पत्तन में पाइलटों की तैनाती के लिए केंद्रीय सरकार के नियमों/विनियम का अनुपालन करना होगा। किसी भी स्थिति में, यह केपीटी के डोमेन के अधीन आने वाला प्रचालनात्मक मुद्दा है और प्रशुल्क संबंधित मामला नहीं है। यह प्राधिकरण इसके प्रचालनात्मक मामलों पर नहीं जाएगा जब तक कि इसका प्रशुल्क पर प्रभाव नहीं पड़ता है। जनशक्ति लागत के अनुमान किराया करार के अनुसार किसी वृद्धि को वहन नहीं करेंगे। चूंकि मरीन सेवाओं के लिए निर्धारित जनशक्ति के अनुमान कार्य आदेश की प्रति से प्रमाणित किए गए हैं, इनपर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
- (ग) ईंधन लागत:
(i) संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने टग 1 के लिए 192 लिटर/घंटा/टग, टग 2 के लिए 188.6 लिटर/घंटा/टग और टग 3 के लिए 211 लिटर/घंटा/टग के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। एनएमपीटी के मामले में, एसपीएम में पाइलटेंज तथा पुल बैक प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु, 50 टन बीपी टग के लिए 205 लिटर/टग के ईंधन उपभोग पर विचार किया गया था। मौजूदा मामले में केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग एनएमपीटी के मामले में सुविचारित ईंधन उपभोग से तुलनीय पाया गया था।

- अनुषंगी इंजन के संबंध में, केपीटी ने प्रथम टग के लिए 15 लिटर/घंटा, टग 2 के लिए 25.83 लिटर/घंटा/टग और तीसरे टग के लिए 28.40 लिटर/घंटा/टग के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि अंगीकृत ईंधन उपभोग केपीटी द्वारा किराये पर ली गई इसी तरह की टगों के वास्तविक ईंधन उपभोग पर आधारित है। अतः केपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है।
- (ii) लागत विवरण में केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई दर रु. 64.55 प्रति लिटर है। केपीटी को बाद में डीजल के बिल दिनांक 30 सितम्बर 2015 की प्रतिलिपि भेजी गई थी जो रु. 45.90/लिटर की इकाई दर दर्शाती है। केपीटी ने डीजल की प्रचलित दर से लागत विवरण को अद्यतन नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, ईंधन की इकाई लागत केपीटी द्वारा प्रेषित अद्यतन ईंधन लागत प्रथम वर्ष के लिए रु. 45.90/लिटर से अद्यतन की गई है। यह देखा गया है कि केपीटी ने दूसरे तथा तीसरे वर्ष के लिए क्रमशः लगभग 12.6 प्रतिशत और 12.4 प्रतिशत तक ईंधन की इकाई दर में वृद्धि की है। केपीटी द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक वृद्धि कारक के अनुसार नहीं पाई गई है। वर्ष 2015-16 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए, वार्षिक वृद्धि 3.82 प्रतिशत स्वीकृत की गई है। ऐसी स्थिति में, ईंधन की इकाई दर में तत्संबंधी पिछले वर्ष की इकाई दर के मुकाबले दूसरे वर्ष और तीसरे वर्ष के लिए 3.82 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।
- (iii) केपीटी ने एक पाइलट लॉच के लिए रु. 0.83 करोड़ प्रतिवर्ष और मूरिंग लॉच तथा यूटिलिटी लॉच के प्रत्येक के लिए रु. 0.02 करोड़ प्रतिवर्ष के ईंधन लागत पर विचार किया है। केपीटी ने इन उपस्कर के ईंधन उपभोग की विस्तृत गणना नहीं भेजी है परन्तु पुष्टि की है कि अनुमान वास्तविक उपभोग पर आधारित हैं। एकेबीटीपीएल सहित किसी भी उपयोक्ता ने केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। ऐसी स्थिति में, केपीटी द्वारा अनुमानित पाइलट लॉच और यूटिलिटी लॉच के लिए ईंधन लागत पर विश्वास किया गया है और पहले यथा स्पष्ट की गई अद्यतन ईंधन दर के मददेनजर इसे अद्यतन करने के सिवाय विचार किया गया है। यह देखा गया है कि केपीटी ने दूसरे तथा तीसरे वर्ष के लिए इन लागत मदों में वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है। हमारे अनुमानों में, इस मद में भी तत्संबंधी पूर्व वर्ष के अनुमानों के विरुद्ध दूसरे तथा तीसरे वर्ष के लिए 3.82 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।
- (iv) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, तीन वर्षों के लिए टगों तथा लॉचों के लिए कुल ईंधन लागत केपीटी द्वारा अनुमानित रु. 14.75 करोड़ के स्थान पर रु. 10.46 करोड़ होता है।
- (घ) केपीटी ने तट आपूर्ति के लिए रु. 0.49 लाख प्रति टग की बिजली लागत का अनुमान भी लगाया है। केपीटीने उक्त अनुमान के समर्थन में विस्तृत गणना भेजी है। इसलिए, केपीटी द्वारा यथा सुविचारित तट आपूर्ति के लिए बिजली लागत पर विश्वास किया गया है।
- (ङ) प्रतिलाभः
2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश एवं महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नई प्रशुल्क नीति, 2015 लागत जमा प्रतिलाभ माडल का अनुपालन करते हैं। हालांकि पहले यथा उल्लिखित विभिन्न विकल्पों के रूप में नई सेवाओं/कार्गों के लिए, विकल्पों में से एक लागत जमा प्रतिलाभ माडल है जिसके अधीन प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। यह देखा गया है कि केपीटी ने नियोजित पूंजी पर किसी प्रतिलाभ पर विचार नहीं किया है, शायद इसलिए क्योंकि इसने पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उद्धरित कारणों से मरीन संबंधित सेवाएं किराये पर लेते हुए तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रस्ताव किया है।
2005 के दिशानिर्देशों एवं 2015 में प्रशुल्क नीति, 2015 में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण में, महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारित करते समय निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के लिए हकदार हैं। वर्तमान मामले में, चूंकि केपीटी द्वारा तैनात की गई टगों और लॉच किराया आधार पर हैं, यह किराये पर लिए गए टगों एवं लॉचों पर निवेश पर प्रतिलाभ के लिए हकदार नहीं हैं। इस प्रकार, किराये पर ली गई टगों का इस्तेमाल करते हुए केपीटी द्वारा ऑफर की गई पाइलट जेट सेवाओं के लिए इस कार्यवाही में, केवल केपीटी को पत्तन द्वारा प्रोद्भूत व्ययों के लिए प्रतिपूर्ति की जा रही है। सीओपीटी में समान मामले में जहां पत्तन ने बीपीसीएल-केआरएल द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए टग किराये पर लिए गए हैं, सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय मार्जिन रूप में कुल लागत के 6 प्रतिशत पर विचार किया था। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमएपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 पारित करते समय इस संबंध में सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण को स्वीकार किया था। मंगलूर रिफाइनरी तथा पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा शुरू किए गए एसपीएम प्रचालनों में एनएमपीटी द्वारा ऑफर किए गए पाइलट जेट तथा पुल बैंक प्रचालनों के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु एनएमपीटी मामले में यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया था। इन मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण से लेते हुए, कुल संशोधित लागत पर 6 प्रतिशत मार्जिन मरीन संबंधित सेवाएं किराये पर लेते हुए तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में केपीटी द्वारा पाइलट जेट सेवा के लिए पाइलट जेट शुल्क पर पहुंचने के समय विचार किया गया है।
- (च) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, लागत जमा प्रतिलाभ जोकि अन्य प्रकार से राजस्व अपेक्षा (आरआर) प्रथम दो वर्षों के लिए रु. 43.39 करोड़ और तीसरे वर्ष के लिए रु. 31.52 करोड़ तीनों वर्षों के लिए कुल रु. 74.92 करोड़ जबकि केपीटी द्वारा तीन वर्षों के लिए रु. 71.44 करोड़ के कुल आरआर का अनुमान लगाया गया था। केपीटी द्वारा आरआर का जोड़ करते हुए सांख्यिकीय त्रुटि हुई है और केपीटी का सही आंकड़ा रु. 75.24 करोड़ परिगणित होता है। जैसाकि पहले बताया गया है, हमारे द्वारा पाइलट जेट शुल्क प्रथम दो वर्षों और तीसरे वर्ष के बीच तीन वर्षों की कुल राजस्व अपेक्षा पृथक्कृत करते हुए निर्धारित किया गया है ताकि तीसरे टग की लागत का उपयोक्ता पर बोझ न पड़े जिसे तीसरे वर्ष में केपीटी द्वारा तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इससे प्रारम्भिक दो वर्षों में अपने टर्मिनल में यातायात आकर्षित करने के बारे में प्रचालक की चिंता को कुछ हद तक संबोधित भी करेगा।

(छ) प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क:

(i) पाइलटेज शुल्क से औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) प्रथम दो वर्षों के लिए रु. 21.70 करोड़ और तीसरे वर्ष के लिए रु. 31.52 करोड़ परिगणित होता है जबकि केपीटी द्वारा तीन वर्षों के लिए रु. 23.81 करोड़ के औसत एआरआर का अनुमान लगाया गया था। पाइलटेज शुल्क की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने एफ्रामेक्स और पेनामेक्स पोतों के लिए 44,84,667 जीआरटी प्रतिवर्ष पर निर्धारित पोत की औसत जीआरटी पर रु. 23.81 करोड़ के अनुमानित औसत एआरआर में बांटा है। पोत पैरामीटर और पोत के औसत जीआरटी केपीटी द्वारा यथा दिए गए अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

केपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.10 और वर्किंग दिशानिर्देशों के तदनुरूपी खंड 10.9 के अनुसार तीन स्लैबों में पाइलटेज शुल्कों का प्रस्ताव किया था। केपीटी ने द्वितीय स्लैब अर्थात् अर्थात् 30,000 से 60,000 जीआरटी और तृतीय स्लैब अर्थात् 60,000 जीआरटी से अधिक के लिए प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित पाइलटेज शुल्क के क्रमशः 80 प्रतिशत और 70 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्रावधान पर सीओपीटी द्वारा किए गए संदर्भ के आधार पर और इस सम्बंध में एमओएस के साथ बैठक के बाद, इस प्राधिकरण ने अपने पत्र सं. टीएएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस दिनांक 25 जून 2015 द्वारा सभी महापत्तनों को सूचित किया था कि खंड 10.9 वर्किंग दिशानिर्देशों से कुछ अन्य खंडों को संशोधित/हटाने के साथ हटाया गया है। तथापि, इस खंड को हटाने के बावजूद, ऐसा कुछ नहीं है जो महापत्तन न्यासों को तीन स्लैबों में पाइलटेज प्रभार प्रस्तावित करने और पहले निर्धारित दृष्टिकोण का अनुसरण से रोके। केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए और इसे 42,40,500 जीआरटी पर निर्धारित प्रथम दो वर्षों के लिए पोतों के औसत जीआरटी में रु. 21.70 करोड़ के कुल संशोधित औसत एआरआर में बांटते हुए, पाइलटेज शुल्क रु. 55.87 प्रति जीआरटी परिगणित होता है। तीसरे वर्ष के संबंध में, पाइलटेज शुल्क संशोधित जीआरटी 49,73,000 में रु. 31.52 करोड़ के संशोधित एआरआर पर रु. 69.17 प्रति जीआरटी परिगणित होता है। विदेशगामी पोत के लिए पाइलटेज शुल्क केपीटी द्वारा सुविचारित 1 अ.डा. = रु. 60.26 की विनिमय दर के विरुद्ध इस मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित 1 अ.डा. = रु. 66.11 की विनिमय दर अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है। तदनुसार, प्रथम स्लैब अर्थात् 30,000 जीआरटी तक के लिए पाइलटेज शुल्क प्रथम दो वर्षों के लिए अ.डा. 0.8451/जीआरटी (अर्थात् रु. 55.87 प्रति जीआरटी/रु. 66.11) और तीसरे वर्ष में अ.डा. 1.0464/जीआरटी (अर्थात् रु. 69.17 प्रति जीआरटी/रु. 66.11) होता है जबकि इसके विपरीत केपीटी द्वारा सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से प्रथम स्लैब अर्थात् 30,000 जीआरटी के लिए अ.डा. 0.9633/जीआरटी प्रस्तावित किया था। द्वितीय और तीसरे स्लैब के लिए पाइलटेज शुल्क केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार प्रथम स्लैब के लिए निर्धारित दर के 80 प्रतिशत और 70 प्रतिशत का कारक लागू करते हुए निर्धारित किया गया है। लुढ़कती दरों के निर्धारण का पत्तन पर कोई वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा। तटीय पोत के लिए पाइलटेज शुल्क एक टिप्पणी द्वारा निर्धारित किया गया है जैसा पत्तन देयताओं के लिए किया गया था।

(ii) केपीटी के क्रीक के बाहर तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में 3 वर्षों की अवधि के लिए मरीन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए पाइलटेज शुल्क के निर्धारण से संबंधित लागत विवरण की प्रति **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है।

(viii) केपीटी द्वारा कही गई बात कि तुना तेकरा में मरीन संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के लेखा पर केपीटी को अतिरिक्त आय प्रोद्भूत नहीं होगी क्योंकि इसका प्रस्ताव निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित किराया प्रभारों पर आधारित है और वास्तविक केपिटल निकर्षण लागत सही नहीं पाया गया है। लागत जमा प्रतिलाभ माडल के अधीन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए, केपिटल निकर्षण लागत हेतु निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और पाइलटेज सेवाओं हेतु 6 प्रतिशत मार्जिन यथा पूर्व उल्लिखित विचार किया गया है। इसलिए, इस संबंध में केपीटी का दावा सही नहीं पाया गया है। जब सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करना प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन है, केपीटी को सलाह दी जाती है कि इस प्रशुल्क मद से भी राजस्व लिया जाए।

(ix) अप्रैल 2015 में केपीटी ने बताया है कि केपीटी के तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल 10 जनवरी 2015 से पहले ही शुरू हो चुका है और कि यह इस प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव के अनुसार अस्थायी आधार पर प्रस्तावित दरें संग्रहीत कर रहा है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.2 एवं प्रशुल्क नीति 2015 का तदनुरूपी खंड 5.7.3. संबद्ध महापत्तन न्यासों को तब तक तदर्थ आधार पर प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ समानान्तरतः नए कार्गो/सेवा हेतु प्रस्तावित दर वसूल करने की अनुमति देता है जब तक दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.4 एवं प्रशुल्क नीति 2015 का तदनुरूपी खंड 5.7.5. इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर को तब तक मान्यता प्रदान करे जब तक पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा करते हुए अधिक नहीं हो। वर्तमान मामले में, यह देखा गया है कि दिसम्बर 2014 में पत्तन द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव के आधार पर अस्थायी रूप से केपीटी द्वारा वसूल की गई अंतरिम दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दर की तुलना में अधिक नहीं पाया गया हो। एकेबीटीपीएल सहित किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोसिएशन ने प्रस्तावित दरों के आधार पर केपीटी वसूल की जा रही अस्थायी दरों पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की थी। ऐसी स्थिति में, एकेबीटीपीएल में मरीन संबंधित सेवाओं की शुरुआत से अस्थायी आधार पर केपीटी द्वारा दरें तब तक वसूल की जा सकती हैं जब तक इस आदेश में अनुमोदित दरें नियमित रूप से लागू नहीं होती हैं।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.4 एवं प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 5.7.5. विनिर्दिष्ट करता है कि नई कार्गो/सेवा जिसके लिए एसओआर में दर निर्धारित नहीं की गई हो, के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली अंतिम दर साधारणतः केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। ऐसी स्थिति में, तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल हेतु केपीटी द्वारा प्रदत्त पाइलटेज सेवाओं और पत्तन देयताओं हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से अनुमोदित दर को भावी प्रभाव से लागू किया गया है। अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगी।

- (x) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश और प्रशुल्क नीति 2015 निर्धारित करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों की तीन वर्ष वैधता अवधि होगी। केपीटी के मौजूदा दरमान 1 अप्रैल 2013 से पहले ही संशोधन हेतु देय है और इसके मौजूदा एसओआर की वैधता को समय-समय पर विस्तारित किया गया है। केपीटी को पहले ही सलाह दी गई थी कि वह प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन अपने दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल करें। अतः यह उपयुक्त पाया गया है कि तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई मरीन संबंधित सेवाओं हेतु अनुमोदित दरों की वैधता को इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित किए जाने वाले सामान्य दरमानों की वैधता से सह-टर्मिनस बनाया गया है ताकि केपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के साथ भविष्य में इस प्रशुल्क की समीक्षा की जा सके। तथापि, जैसाकि पहले बताया गया है, यदि तुना/तेकरा में केपीटी द्वारा सौंपी गई/सौंपी जाने वाली परियोजनाओं हेतु अन्य बोओटी प्रचालक वैधता अवधि के भीतर प्रचालन शुरू करता है जिसके लिए इस मामले में प्रशुल्क अनुमोदित किया गया हो, तो केपीटी को सलाह दी जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की निर्धारित समीक्षा से पहले ऐसे प्रचालनों की शुरुआत से पहले इस प्राधिकरण का रुख किया जाए।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी में तुना/तेकरा में अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई मरीन सेवाओं हेतु पत्तन देयताएं और पाइलटिंग शुल्क अनुबंध-III में दी गई अनुसूची में दिए गए अनुसार अनुमोदित करता है। केपीटी को निदेश दिया जाता है कि अनुबंध-III के अनुसार केपीटी के मौजूदा दरमानों में प्रासंगिक अनुसूचियाँ उपयुक्ततः शामिल करें।

13.2. केपीटी को मौजूदा दरमान तदनुसार संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन.-III/4/असा./143/15/363]

अनुबंध - I

केपीटी में तुना/तेकरा में अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्रा0 लि0 द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा उपलब्ध करवाई गई मरीन सेवाओं हेतु पत्तन देयताओं का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 22/08/2014 में प्रेषित अनुमान	केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18-12-2014 में प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित
		3 वर्षों हेतु	3 वर्षों हेतु	3 वर्षों हेतु
	-	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में
I	पूंजी लागत			
(i)	निकर्षण की लागत	149.35	178.13	174.86
	कुल	149.35	178.13	174.86
II.	प्रचालन लागत			
(i)	मूल्यहास (30 वर्षों के लिए केपीटी सुविचारित जीवनकाल) (टीएएमपी सुविचारित 3.17 प्रतिशत वार्षिक)	14.93	17.81	16.63
		(रु. 149.35 करोड़ * 3 वर्ष/30 वर्ष)	(रु. 178.13 करोड़ * 3 वर्ष/30 वर्ष)	(रु. 174.86 करोड़ * 3.17% वार्षिक * 3 वर्ष)
	ज्वजंस	14.93	17.81	16.63
III.	पत्तन देयताओं हेतु राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ों में)			
(i)	3 वर्षों हेतु प्रचालन लागत	14.93	17.81	16.63
(ii)	3 वर्षों के लिए पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	69.29	82.65	78.61
				डब्ल्यू.एन.-1
	3 वर्षों हेतु कुल राजस्व अपेक्षा	84.23	100.47	95.24
IV.	औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ों में)	28.08	33.49	31.75

V.	औसत जीआरटी	4484667	4484667	4484667
VI.	सुविचारित विनिमय दर (रुपयों में)		60.26	66.11
VII.	पल्लन देयताएं प्रति जीआरटी	रु./जीआरटी में	अ.डा./जीआरटी में	अ.डा./जीआरटी में
	(क) विदेशगामी पोत	62.60	1.2392	1.0709
	(ख) तटीय पोत	-	-	टिप्पणी 1
टिप्पणी: विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकलित विदेशगामी पोत के लिए (निकटतम दर के) 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में तटीय पोत हेतु दर संग्रहीत की जाएगी।				

अनुबंध - II

कांडला पल्लन न्यास में तुना/तेकरा में अदानी कांडला बल्क टर्मिनल प्रा0 लि0 द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल में मरीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने हेतु पाइलटेंज प्रभारों का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 22/08/2014 में प्रेषित अनुमान	केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18-12-2014 में प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित		
		3 वर्षों हेतु	3 वर्षों हेतु	प्रथम और द्वितीय वर्ष	तीसरा वर्ष	जोड़
	-	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में
	निर्धारित क्राफ्ट किराया प्रभार					
1	टग और क्राफ्ट					
(i)	55 टन बीपी टग (1सं.) - 3 वर्ष	22.01	19.44	12.96	6.48	19.44
(ii)	55 टन बीपी टग (1सं.) - 3 वर्ष	22.01	18.34	12.23	6.11	18.34
(iii)	60 टन बीपी टग (1सं.) - 1 वर्ष (अर्थात् तीसरे वर्ष में)	-	6.73	0	6.73	6.73
(iv)	पाइलट लॉच (1सं.) - 3 वर्ष	6.75	4.16	2.77	1.39	4.16
(v)	यूटिलिटी लॉच (1सं.) - 3 वर्ष	4.73	3.94	2.63	1.31	3.94
(vi)	मूरिंग लॉच (1सं.) - 3 वर्ष	2.23	0.88	0.58	0.30	0.88
	कुल किराया प्रभार [क्र.सं. 1 का जोड़]	57.71	53.49	31.17	22.32	53.49
2	निर्धारित जनशक्ति लागत					
(i)	टर्मिनल प्रबंधक सह पाइलट - 1 सं.	ब्रेकअप यहां नहीं दर्शाया गया है	1.08	0.72	0.36	1.08
			(0.36 करोड़ वार्षिक * 3 वर्ष)	(0.36 करोड़ वार्षिक * 2 वर्ष)	(0.36 करोड़ वार्षिक * 1 वर्ष)	
(ii)	रेडियो ऑपरेटर - 4 सं.		0.72	0.48	0.24	0.72
			(0.24 करोड़ वार्षिक * 3 वर्ष)	(0.24 करोड़ वार्षिक * 2 वर्ष)	(0.24 करोड़ वार्षिक * 1 वर्ष)	
(iii)	सिग्नल स्टेशन सहायक - 4 सं.		0.54	0.36	0.18	0.54

			(0.18 करोड़ वार्षिक * 3 वर्ष)	(0.18 करोड़ वार्षिक * 2 वर्ष)	(0.18 करोड़ वार्षिक * 1 वर्ष)	
(iv)	मूरिंग क्रू - सेंट 1		0.86	0.58	0.29	0.86
			(0.288 करोड़ वार्षिक * 3 वर्ष)	(0.288 करोड़ वार्षिक * 2 वर्ष)	(0.288 करोड़ वार्षिक * 1 वर्ष)	
	कुल जनशक्ति लागत [क्र.सं. 2 का जोड़]	5.44	3.20	2.14	1.07	3.20
3	कुल निर्धारित लागत [1 + 2]	63.15	56.69	33.31	23.39	56.69
4	ईंधन लागत					
(i)	मुख्य इंजनों हेतु	19.80	10.18	3.53	3.41	6.94
(ii)	अनुषंगी इंजनों हेतु	--	2.33	0.84	0.75	1.59
(iii)	पाइलट लॉच हेतु	2.49	2.49	1.20	0.64	1.84
(iv)	मूरिंग एवं लॉच हेतु	0.12	0.12	0.06	0.03	0.09
			गणना टिप्पणी - 2			
(v)	कुल ईंधन लागत [क्र.सं. 4 का जोड़]	22.41	14.75	5.63	4.83	10.46
			[केपीटी द्वारा जोड़ में त्रुटि। सही जोड़ 15.21 है]			
5	बिजली लागत					
	तट आपूर्ति हेतु	--	3.43	2.00	1.52	3.52
	कुल बिजली लागत [क्र.सं. 5 का जोड़]	--	3.43	2.00	1.52	3.52
			[क्र.सं. 6 पर जोड़ में केपीटी द्वारा नहीं जोड़ा गया है]			
6	3 वर्षों के लिए कुल लागत [क्र.सं. 3+4+5]	85.56	71.44	40.94	29.74	70.67
			(टिप्पणी - 2)			
7	टीएएमपी द्वारा सुविचारित कुल लागत पर 6 प्रतिशत की दर से मार्जिन (क्र.सं. 6 * 6%)	0.00	0.00	2.46	1.78	4.24
8	कुल लागत जमा प्रतिलाम [क्र.सं. 6+7]	85.56	71.44	43.39	31.52	74.92
9	औसत वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	28.52	23.81	21.70	31.52	53.22
10	औसत जीआरटी/वार्षिक	4484667	4484667	4240500	4973000	--
11	अ.डा. के लिए सुविचारित विनिमय दर (19/11/2015 के अनुसार)	--	60.26	66.11	66.11	
12	पाइलटेज/जीआरटी					
(क)	विदेशगामी पोत के लिए पाइलटेज दर	रु./जीआरटी में	अ.डा./जीआरटी में	अ.डा./जीआरटी में	अ.डा./जीआरटी में	--
	(i) 30000 जीआरटी तक	--	0.9633	0.8451	1.0464	--
	(ii) 30001 से 60000 जीआरटी	--	0.7707	0.6761	0.8371	--
	(iii) 60001 और अधिक	--	0.6743	0.5916	0.7325	--
(ख)	पाइलटेज दर/जीआरटी रु. में (विदेशगामी पोत)			गणना टिप्पणी-3		

	(i) 30000 जीआरटी तक	69.52	58.05	--	--	
	(ii) 30001 से 60000 जीआरटी	55.62	46.44	--	--	
	(iii) 60001 और अधिक	48.66	40.63	--	--	
(ग)	तटीय पोत के लिए पाइलटेज दर					
	(i) 30000 जीआरटी तक	--	--	टिप्पणी 1		
	(ii) 30001 से 60000 जीआरटी	--	--			
	(iii) 60001 और अधिक	--	--			

टिप्पणी 1: विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकल्पित विदेशगामी पोत के लिए दर के 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में तटीय पोत हेतु दर संग्रहीत की जाएगी।

टिप्पणी 2: पाइलटेज शुल्क हेतु एआरआर के जोड़ में संव्यात्मक त्रुटि है। सही आंकड़ा 71.44 करोड़ की बजाय 75.24 करोड़ है।

गणना टिप्पणी - 1 पतन देयता गणना हेतु केपिटल निकर्षण पर आरओसीई

	वर्ष 1	वर्ष 2	वर्ष 3
सकल जोड़		174.86	
कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास की दर		3.17%	
वर्ष की शुरुआत में मूल्य	174.86	169.32	163.77
मूल्यहास	5.54	5.54	5.54
निवल अचल परिसंपत्तियां	169.32	163.77	158.23
16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	27.09	26.20	25.32

गणना टिप्पणी-2: ईंधन लागत गणना

बिजली पर ईंधन लागत

व्यय

क्र.सं.	विवरण	प्रथम वर्ष	दूसरा वर्ष	पहले और दूसरे वर्ष हेतु जोड़	तीसरा वर्ष	3 वर्षों के लिए जोड़
I	मुख्य इंजनों के लिए					
क.	टग घंटे					
(i)	पोलों की सं.	76.00	89.00		97.00	
(ii)	आवागमनों की सं.	2.00	2.00		2.00	
(iii)	टग प्रचालन घंटे/आवागमन	3.00	3.00		3.00	
(iv)	प्रत्येक टग के लिए कुल टग प्रचालन घंटे	456.00	534.00		582.00	
ख.	टग सं. 1					
(i)	मुख्य इंजनों की सं.	2.00	2.00		2.00	
(ii)	ईंधन का उपभोग (लिट्र)	192.00	192.00		192.00	
(iii)	2 मुख्य इंजनों के लिए ईंधन का उपभोग @ 192 लिटर/घंटा 1 टग	175104.00	205056.00		223488.00	
ग.	टग सं. 2					
(i)	मुख्य इंजनों की सं.	2.00	2.00		2.00	
(ii)	ईंधन का उपभोग (लिट्र)	188.60	188.60		188.60	

(iii)	2 मुख्य इंजनों के लिए ईंधन का उपभोग @ 188.60 लिटर/घंटा 2 टग	172003.20	201424.80		219530.40	
घ.	टग सं. 3					
(i)	मुख्य इंजनों की सं.				2.00	
(ii)	ईंधन का उपभोग (लिटर)				211.00	
(iii)	2 मुख्य इंजनों के लिए ईंधन का उपभोग @ 211 लिटर/घंटा 3 टग				245604.00	
ड.	2 टगों के लिए मुख्य इंजनों हेतु कुल ईंधन उपभोग कि.लि. में [ख (iii) + ग (iii) + घ (iii)]	347.11	406.48	753.59	688.62	1442.21
च.	केपीटी द्वारा सुविचारित दर प्रति कि.लि.	64548.78	72681.93		72488.28	
छ.	टगों के लिए कुल ईंधन लागत रु. में	22405346.29	29543807.54		49917053.30	101866207.13
ज.	टगों के लिए कुल ईंधन लागत (रु. करोड़ों में) (केपीटी द्वारा अनुमान)	2.24	2.95		4.99	10.18
झ.	टीएएमपी द्वारा प्रचलित दर के आधार पर अद्यतन की गई ईंधन की इकाई दर	45900.00	47653.38		49473.74	
ञ.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित ईंधन लागत (रु. में)	15932220.48	19370184.03	35302404.51	34068724.97	69371129.47
त.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित ईंधन लागत (रु. करोड़ों में)	1.59	1.94	3.53	3.41	6.94
II.	अनुबंधी इंजन के लिए					
क.	टग सं. 1					
(i)	ईंधन उपभोग लिटर/घंटा में	15.00	15.00		15.00	
(ii)	अवधि – दिनों की सं.	365.00	365.00		365.00	
(iii)	प्रचालन घंटे प्रतिदिन	6.00	6.00		6.00	
(iv)	कुल उपभोग लिटरों में	32850.00	32850.00		32850.00	
ख.	टग सं. 2					
(i)	ईंधन उपभोग लिटर/घंटा में	25.83	25.83		25.83	
(ii)	अवधि – दिनों की सं.	365.00	365.00		365.00	
(iii)	प्रचालन घंटे प्रतिदिन	6.00	6.00		6.00	
(iv)	कुल उपभोग लिटरों में	56567.70	56567.70		56567.70	
ग.	टग सं. 3					
(i)	ईंधन उपभोग लिटर/घंटा में				28.40	
(ii)	अवधि – दिनों की सं.				365.00	
(iii)	प्रचालन घंटे प्रतिदिन				6.00	
(iv)	कुल उपभोग लिटरों में				62196.00	

घ.	अनुपंगी इंजनों के लिए कुल ईंधन उपभाग दो टर्गों के लिए किलि. में	89.42	89.42	178.84	151.61	330.45
ङ.	केपीटी द्वारा सुविचारित दर प्रति किलि.	64548.78	72681.93		72488.28	
च.	2 टर्गों/2 टर्गों के लिए अनुपंगी इंजनों हेतु कुल ईंधन लागत हेतु	5771803.45	6499050.68		10990216.33	23261070.45
छ.	2 टर्गों/3 टर्गों के लिए अनुपंगी इंजनों हेतु कुल ईंधन लागत (रु. करोड़ों में) (केपीटी द्वारा अनुमान)	0.58	0.65	0.00	1.10	2.33
ज.	टीएएमपी द्वारा प्रचलित दर के आधार पर अद्यतन की गई ईंधन की इकाई दर	45900.00	47653.38		49473.74	
झ.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित ईंधन लागत (रु. में)	4104272.43	4261055.64	8365328.07	7500896.64	15866224.71
ञ.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित ईंधन लागत (रु. करोड़ों में)	0.41	0.43	0.84	0.75	1.59
	केपीटी द्वारा दिया गया					
III.	पाइलट लॉच – 1 सं.	0.83	0.83		0.83	2.49
IV.	2 लॉच – मूरिंग एवं यूटिलिटी	0.04	0.04		0.04	0.12
	टीएएमपी द्वारा सुविचारित					
V.	पाइलट लॉच – 1 सं.	0.59	0.61	1.20	0.64	
VI.	2 लॉच – मूरिंग एवं यूटिलिटी	0.03	0.03	0.06	0.03	
VII.	तट आपूर्ति लागत हेतु प्रति टर्ग रु. में	4894836.00	4894836.00		4894836.00	14684508.00
क.	2 टर्गों हेतु तट आपूर्ति के लिए कुल बिजली लागत भारतीय रुपए में एवं 3 टर्ग 3 वर्ष में	9789672.00	9789672.00		14684508.00	34263852.00
ख.	2 टर्गों हेतु तट आपूर्ति के लिए कुल बिजली लागत भारतीय रुपए में एवं 3 टर्ग 3 वर्ष में (रु. करोड़ों में)	0.98	0.98		1.47	3.43
ग.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित बिजली लागत (रु. में)	9789672.00	10163637.47	19953309.47	15245456.21	
घ.	टीएएमपी द्वारा सुविचारित बिजली लागत (रु. करोड़ों में)	0.98	1.02	2.00	1.52	3.52

गणना टिप्पणी-3 : पाइलटेज शुल्क गणना

संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18-12-2014 में केपीटी के अनुसार

पोत आकार	प्रथम वर्ष	द्वितीय वर्ष	तृतीय वर्ष	औसत	जोड़
30000 जीआरटी तक	0	0	0	0	0
30001 से 60000					
पोतों की सं.	46	53	59	52.67	158
औसत जीआरटी	45000	45000	45000	45000	135000
कुल जीआरटी	2070000	2385000	2655000	2370000	7110000
60000 जीआरटी से अधिक					
पोतों की सं.	30	36	38	34.67	104
औसत जीआरटी	61000	61000	61000	61000	183000
कुल जीआरटी	1830000	2196000	2318000	2114666.67	6344000
कुल पोत	76	89	97	87.33	262
कुल जीआरटी	3900000	4581000	4973000	4484666.67	13454000

केपीटी द्वारा पाइलटेज प्रयोजन के लिए जीआरटी की गणना

पोत आकार			कुल जीआरटी (3 वर्षों हेतु)
30000 जीआरटी तक	1590000	1020000	2610000
	(53 * 30000)	(34 * 30000)	
30001 से 60000	780000	1020000	1800000
	(2370000 - 1590000)	(34 * 30000)	
60000 जीआरटी से अधिक		74667	74667
कुल			4484667

$$\begin{aligned}
 &2610000 \times = \text{रु. 23.81 करोड़} \quad (\text{एआरआर}) \\
 &+ (1800000 * 0.8x) \\
 &+ (74667 * 0.7x) \\
 &4102266.9 \quad \text{रु. 23.81 करोड़} \\
 &x = 58.04
 \end{aligned}$$

टीएएमपी द्वारा यथा
सुविचारित

पोत आकार	प्रथम वर्ष	द्वितीय वर्ष	औसत जीआरटी 2 वर्षों के लिए	तृतीय वर्ष	औसत जीआरटी 3 वर्षों के लिए	जोड़
30000 जीआरटी तक	0	0	0	0	0	0
30001 से 60000						
पोतों की सं.	46	53	49.5	59		158
औसत जीआरटी	45000	45000	45000	45000		135000
कुल जीआरटी	2070000	2385000	2227500	2655000		7110000
60000 जीआरटी से अधिक						
पोतों की सं.	30	36	33	38		104
औसत जीआरटी	61000	61000	61000	61000		183000
कुल जीआरटी	1830000	2196000	2013000	2318000		6344000
कुल पोत	76	89	82.5	97	87.33	262
कुल जीआरटी	3900000	4581000	4240500	4973000	4484667	13454000

टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित पाइलटेज प्रयोजन के लिए जीआरटी की गणना

स्तंभ वार जीआरटी का अनुमानन	प्रथम और द्वितीय वर्ष के लिए		तीसरे वर्ष के लिए	
	पोतों की सं.	कुल जीआरटी	पोतों की सं.	कुल जीआरटी
30000 जीआरटी तक	82.5	2475000	97	2910000
30000 से 60000	49.5	1732500	59	2025000
	33		38	
60000 जीआरटी से अधिक	33	33000	38	38000
कुल		4240500		4973000

प्रथम और द्वितीय वर्ष हेतु

$$\begin{aligned}
 &2475000 \times + (1732500 * 0.8x) + (33000 * 0.7x) \\
 &3884100 \\
 &x = 21.70 \text{ रु. करोड़} \\
 &55.87/66.11 = 0.8451 \text{ अ.डा. जीआरटी}
 \end{aligned}$$

तीसरे वर्ष हेतु

$$\begin{aligned}
 &2910000 \times + (2025000 * 0.8x) + (38000 * 0.7x) \\
 &4556600 \\
 &x = 31.52 \text{ रु. करोड़} \\
 &69.17 \text{ रु./जीआरटी}
 \end{aligned}$$

69.17/66.11

1.0464 अ.डा. जीआरटी

अनुबंध - III

केपीटी के मौजूदा दरमानों में तुना/तेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा शुरू किए गए शुष्क बल्क टर्मिनल में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा उपलब्ध करवाई गई मरीन संबंधित सेवाओं के लिए दरों की निम्नलिखित अनुसूची शामिल करें।

(i) **1.(क) अध्याय- II पोत संबंधित प्रभारों के अधीन पत्तन देयताओं की अनुसूची:**

क्र.सं.	प्रभार्य पोत	तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में आने वाले पोत के लिए		
		दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	
1.	तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में प्रहस्तित पोत	1.0709	विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकलित विदेशगामी पोत के लिए (निकटतम दर के) 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में तटीय पोत हेतु दर संग्रहीत की जाएगी।	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

(ii) **2.1(क) अध्याय - पोत संबंधित प्रभारों के अधीन पाइलटज शुल्क की अनुसूची:**

जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी			
	तुना/तेकरा में शुष्क बल्क टर्मिनल में प्रहस्तित पोतों के लिए			
	प्रथम 2 वर्षों के लिए		उरें वर्ष के लिए	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
30,000 जीआरटी तक	0.8451	विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकलित विदेशगामी पोत के लिए (निकटतम दर के) 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में तटीय पोत हेतु दर संग्रहीत की जाएगी।	1.0464	विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकलित विदेशगामी पोत के लिए (निकटतम दर के) 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में तटीय पोत हेतु दर संग्रहीत की जाएगी।
30,001 - 60,000 जीआरटी	अ.डा.25,353 + अ.डा. 0.6761 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक		अ.डा.31,392 + अ.डा. 0.8371 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	
60,000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 45,636 + अ.डा. 0.5916 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक		अ.डा.56,505 + अ.डा. 0.7325 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	

टिप्पणी:

कॉलम सं. (2) और (3) में निर्धारित दरें अनुमोदित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की तारीख से प्रथम दो वर्षों के लिए प्रभार्य होंगी। तीसरे वर्ष के लिए, कॉलम सं. (4) और (5) में निर्धारित दर लागू होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 4th February, 2016

No. TAMP/42/2014-KPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for fixation of Port dues and Pilotage charges for providing Marine Services at the

Dry Bulk Terminal operated by Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited at Tuna/Tekra of KPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/42/2014-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

...

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on the 15th day of January 2016)

This case relates to a proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of Port dues and Pilotage charges for providing Marine Services at the Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of KPT operated by Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL)

2.1. The KPT vide its letter dated 22 August 2014 has submitted its proposal for fixation of Port dues and Pilotage charges for providing Marine Services at the Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of KPT. The main points made by the KPT in support of its proposal are summarized below:

- (i) The KPT has entered into Concession Agreement (CA) for "Development of Dry Bulk Terminal of Tekra near Tuna" outside Kandla creek with M/s. Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) for 30 years.
- (ii) The construction phase of jetty is expected to be completed by November 2014 by AKBTPL and the commercial operation will start by December 2014.
- (iii) As per Article No. 7.1 (c) of the Concession Agreement, Marine Services for the Terminal have to be provided by the KPT.
- (iv) Since this project is outside the Kandla Creek and approach channel on the Northern coast of Gulf of Kutch, which is at a considerable distance from Kandla Port, a separate wing of Marine Services will be required by outsourcing the same, as no equipment or manpower can be spared from Kandla or Vadinar.
- (v) The consultant appointed with the approval of Board has made estimation of requirements of Marine services for a period of 10 years and submitted the estimated cost. The budgetary offers were invited for the period of 10 years to be extended further by 2 years from six parties on 14.03.2014, out of which 5 parties has submitted their budgetary offers. The estimate has been prepared, considering the rates of four parties as one of the party has submitted considerably high rates.
- (vi) The KPT has, along with its proposal, furnished a copy each of the following documents in support of its proposal:
 - (a) M/s AKBTPL's letter dated 29 January 2014 furnishing Traffic Projection for ascertaining the requirement of Marine Services for Tuna Tekra.
 - (b) Statement showing —
 - (i) Estimates for Hiring of Marine Services for Dry Bulk Terminal at Tuna Tekra for the period of 3 years and 10 years.
 - (ii) The projection of vessels on the basis of vessel traffic projected by AKBTPL's in its letter dated 29 January 2014.
 - (iii) The estimated expenditure for providing Marine Services at Dry Bulk Terminal at Tuna Tekra.
 - (iv) The calculation of Port dues.
 - (v) The calculation of Pilotage charges.
 - (c) Proposed tariff for providing Marine services at Tuna Tekra.

2.2. The KPT has furnished working for arriving at the proposed Port Dues and Pilotage fee as tabulated below:

- (iii) Statement showing the estimated revenue requirement composing of estimated expenditure and return for the period of three years for providing Marine Services at Dry Bulk Terminal at Tuna Tekra:

Sr. No.	Expenditure	(in crores)
1.	Revenue requirement estimated by KPT for Pilotage fees for 3 years	
(i)	Hiring Charges*	63.15

(ii)	Fuel Charges		
	a) 2 Tugs X 85 KL per month X ` 64,548.78 per KL X 12 months	6.60	
	b) 1 Pilot launch	0.83	
	c) 2 Launches (mooring & utility)	0.04	
	Total	7.47	22.41 (` 7.47 crores X 3 years)
	Total Revenue requirement for Pilotage fees		85.56
2.	Revenue requirement estimated by KPT for Port dues for 3 years		
(i)	16% ROCE for 3 years on capital dredging expenses of ` 149.35 crores **		69.29
(ii)	Depreciation for 3 years (149.35/30*3) #		14.93
	Total Revenue requirement for Port dues		84.23

Notes:

* Estimated by KPT based on the average of budgetary offers received by KPT for outsourcing of pilotage services. [Comprising of Tugs, pilot launch, Utility Launch, Mooring Launch, Mooring Crew set, Signal station, Terminal OM cum pilot and Admin Cost + transportation.]

** 16% ROCE is computed based on Capital dredging expenses of contract value of ` 149.35 crores.

Agreement entered with AKBTPPL is for 30 years. The capital dredging expenditure is to be incurred by KPT only once. Maintenance dredging is the responsibility of the concessionaire. As such it is logical to spread capital dredging cost over 30 years period.

(ii) Statement showing the calculation of Pilotage charges:

Sl. No.	Vessel size	GRT	
(i)	Annual revenue requirement from Pilotage fees (` in crore) (` 85,56,00,000/3 years)	` 28.52 Crores	
(ii)	As per Tariff Guidelines 2005, rate of 2nd and 3rd slab is 80% & 70% of 1st slab respectively.		
(iii)	Computation of Pilotage Fee per GRT [` 28,52,00,000/[2610000+(180 0000*80%)+(746647*70%)]	` 69.52 per GRT	
(iv)	<u>Pilotage fees for three slabs</u>		
	a) Upto 30,000 GRT	2610000	69.52
	b) 30,001 to 60,0000	1800000	55.616 (i.e. 80% of 69.52)

	c) 60,001 and above	74667	48.664 (i.e.70% of 69.52)
--	---------------------	-------	---------------------------

(iii) Statement showing the calculation of Port Dues:

Sl. No.	Vessel size	Average GRT	Average No. of Vessels *
(i)	Upto 30,000 GRT	0	0
(ii)	30,001 to 60,000	2370000	52.67
(iii)	60,001 and above	2114667	34.67
(iv)	TOTAL AVERAGE GRT	4484667	87.34
(v)	Annual revenue requirement from Port Dues (` in crores) (` 84,23,00,000/3 years)	` 28.075	
(vi)	Proposed Port Dues per GRT (` 28,07,50,000/4484667)	` 62.60 per GRT	

Note: * Average Vessel traffic is based on vessel traffic projections given by AKBTPPL vide its letter dated 29 January 2014.

2.3. Furnishing the above calculation, the KPT has requested this Authority to approve the Port Dues and Pilotage Charges for providing Marine Services for development of Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of Kandla Port Trust as given below:

Sl.No.	Item	Rate in ` per GRT
(i)	Port Dues	62.60
(ii)	Pilotage charges	
	(a) Upto 30,000 GRT	69.52
	(b) 30,001 to 60,000 GRT	`2085600+`55.62 per GRT over 30000 GRT
	(c) 60,001 and above	`3754200 + `48.66 per GRT over 60000 GRT

2.4. The KPT has stated that its Board has approved the above proposal in the meeting held on 12 August 2014. The KPT has furnished a copy of its Board Resolution No.18 under cover of its letter dated 18 December 2014.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the KPT vide our letter dated 2 September 2014 and dated 1 October 2014 was circulated to the concerned users/user organisations as per the list of users furnished by KPT seeking their comments. We have not received any comments from concerned users/user organisations.

4. Based on preliminary scrutiny of the proposal the KPT was requested vide our letter dated 5 December 2015 to furnish additional information/clarification on few points. The KPT has furnished its reply vide its letter dated 18 December 2014 which is brought out in the subsequent paragraph.

5.1. A joint hearing in this case was held on 6 December 2014 at the KPT premises in Gandhidham. At the joint hearing, the KPT made a brief power point presentation of its proposal. Further, the KPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the Gandhidham Chamber of Commerce & Industry (GCCl), AKBTPPL have given their written submission.

5.3. As decided at the joint hearing, the KPT was requested to take action on the following points and furnish additional information/clarification, which were communicated to KPT vide our letter dated 09 December 2014:

- (i) Furnish comments on each of the written submissions filed by the GCCl and AKBTPPL at the joint hearing which was forwarded to the KPT.
- (ii) Relook at the proposal and file a revised proposal in view of submissions made by the users at the joint hearing.
- (iii) Expedite furnishing response to information/clarification sought vide our letter dated 5 December 2014.

6. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 5.3. (i) above, the KPT vide its letter dated 3 February 2015 has furnished its reply on the written submissions made at the joint hearing by the GCCl and AKBTPPL.

7.1. With reference to points of action decided at the joint hearing brought out in para 5.3. (ii) and (iii) above, the KPT vide its letter dated 18 December 2014 and 3 February 2015 has furnished its reply. A summary of the information/clarification sought by us and the response of the KPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Response of KPT
I.	General:	
(i)	<p>The subject proposal filed by the KPT is for fixation of marine related services i.e. Port dues and Pilotage fee at Tuna Tekra. The said marine related services to be provided by the Major Port Trusts falls under the list of services enlisted under subsections (a) to (e) of Section 42 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963. Further, as per Section 48 of the MPT Act read with Section 42 of the MPT Act, the Tariff Authority for Major Ports is authorized to notify the tariff to be levied by the Major Port Trusts for services listed therein which include marine related services to be provided by Major Port Trusts themselves or by any other persons authorized by the Major port Trusts with the prior approval of the Central Government under Section 42(3) of the MPT Act.</p> <p>As KPT is well aware, for fixation of tariff for services provided by Major Port Trusts, TAMP is governed by the tariff guidelines of 2005 issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH). Clause 2.4.1. of the 2005 tariff guidelines prescribes cost plus approach (i.e. admissible cost and return on capital employed) for determining the tariff of Major Port Trusts. The existing Scale of Rates of the KPT including the tariff for Marine related services has also been approved by the Authority following the cost plus return approach. Even the general revision proposal filed by the KPT was based on the cost plus return approach prescribed in the 2005 guidelines. The subject proposal filed by the KPT for fixation of marine related services to be provided by the KPT also falls under the tariff guidelines of 2005 and has to</p>	<p>The present proposal for providing the Marine Services has been framed by hiring the equipment's instead of cost plus return method as the same is cheaper than acquiring the owned equipment's. As per Government directives, the cost-benefit analysis of Hire v/s Purchase of Tugs was undertaken by the KPT for arriving the decision to hire/own Tugs vide Board Resolution No. 33 in the Board meeting held on 28/7/2010 and a copy of the same is enclosed. Since the hiring was cheaper, it was approved by the Board to hire the tugs for additional requirement and purchase the tugs in replacement of old tugs where manning is available. The cost of present project covers 80% of the cost on hiring of tugs. The other equipments carries lesser weightage and not hired earlier by KPT. However, if new launches are procured, there is no manning staff available with KPT. There is also ban for new recruitment; hence analysis of Hiring v/s Purchase for other crafts has not been carried out and the proposal has been framed considering the analysis made for tugs.</p>

	<p>be determined following the cost plus return approach. It is, however, observed that the proposal filed by the KPT for pilotage fee is not based on the cost plus return method stipulated in the tariff guidelines of 2005. The KPT has framed the proposal solely and entirely based on the budgetary offers from four vendors. It has not followed the cost plus return approach prescribed in the tariff guidelines of 2005. The KPT, therefore, to review and reframe its proposal under cost plus return method prescribed in the 2005 guidelines for fixation of pilotage taking into consideration the prevailing capital cost of marine related equipment envisaged for providing the pilotage services, operating cost drawing inference from the actual cost of vessel side operations carried out by the port for providing pilotage services and return on the capital employed.</p>	
(ii)	<p>In all the Major Port Trusts including the KPT, the inward and outward movement of the vessels are handled by the port's pilots. In the outsourcing arrangement envisaged by the KPT at Tuna/Tekra, it appears from the estimate given at Annexure-II of the proposal that the outsourced contractor will provide the pilots for inward and outward movements of vessels. The KPT to examine whether such arrangement of the outsourced contractor providing the pilot is hit by any relevant statutory provision.</p>	<p>In the outsourcing arrangement envisaged by KPT at Tuna/Tekra, tender conditions stipulates that the contractor will employ the pilots who are qualified and hold a valid certificate of competency as masters of foreign going vessel and they shall have minimum 3 years experience in piloting of vessels in India/Foreign Ports. The contractor shall deploy pilots whose Bio-Data has been approved by the Dy. Conservator of KPT. He should also comply with the requirement of the other Central Government Rule/Regulations. The pilots once inducted would require training at KPT/Vadinar as decided by the Dy. Conservator of KPT before getting a pilot's licence for Kandla Port. Further, pilotage will be governed by Kandla Port Trust (Authorization of Pilots) Regulation-2013. As such these arrangements are not hit by any relevant statutory provisions.</p>
(iii)	<p>The KPT has in its proposal stated that since the project is outside the Kandla Creek and approach channel on the Northern Coast of Gulf of Kutch, which is at a considerable distance from Kandla port, and as no equipment or manpower can be spared from Kandla or Vadinar, a separate wing of Marine Services is proposed for Dry bulk terminal at Tuna Tekra by outsourcing the marine services. In this regard, the KPT to clarify the following points:</p>	
	<p>(a) As regard the point made by KPT about considerable distance, it is relevant to mention that even Vadinar division is around 300 Kms. away from Kandla</p>	<p>KPT is already hiring 5 tugs (2 for Kandla and 3 for Vadinar) and 17 Pilots (10 for Kandla and 7 for Vadinar) for meeting the existing pilotage services due to shortage</p>

	<p>Port. The KPT provides marine services for Vadinar division for which separate vessel related charges are prescribed in the existing Scale of Rates (SOR) of KPT. Hence, the KPT to justify for proposing outsourcing of the entire marine related services at Tuna Tekra instead of KPT rendering the services with deployment of port owned equipment.</p>	<p>of regular pilots and owned equipments. Hence, it is not possible for KPT to spare any pilotage services for Tuna/Tekra. This newly developed terminal is away from the Kandla and requires all the services like Tugs, Launches, Pilots, Signal Station etc which are not spareable from the present pilotage facilities available at Kandla/Vadinar.</p>
	<p>(b) It is seen that apart from the project referred by the KPT for dry bulk terminal at Tuna Tekra on BOT basis for 30 years period, the Authority has approved reference tariff for container terminal at Tuna Tekra vide Order No TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013 and upfront tariff for another project of barge jetty at Tuna vide order no. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013. The KPT to clarify what is the arrangement for providing marine related services for these other two BOT projects at Tuna/Tekra along with the tariff arrangement proposed therefor. If marine related services to these two BOT projects at Tuna/Tekra also fall within the same area of Tuna/Tekra for which the current proposal is filed, then the KPT may consider to review its current proposal to capture the vessel and expense projections relating to marine related services to be provided by KPT for these two PPP projects as well.</p>	<p>Apart from the project of Dry Bulk Terminal, the other two projects are not going to start with this project due to either construction phase being 3 years or awaiting approval from the Board. Present marine services relates only to the project of Dry Bulk Terminal and marine services for other BOT projects will be considered at a later stage. Hence, no review is required for current proposal.</p>
	<p>(c) As per clause 2.6.3. of the 2005 tariff guidelines, when Major Port Trusts procure any equipment, floating craft/asset etc., they are required to analyse the least cost option between the expenses to be incurred if craft/equipment/other assets are owned by the port/hired. The KPT, therefore, to furnish the cost benefit analysis of Hire vs Purchase option undertaken by the KPT for arriving at decision to outsource the marine related services for Tuna Tekra.</p>	<p>Copy of cost-benefit analysis of Hire V/s Purchase option for tugs is furnished by KPT. [As per the statements of cost benefit analysis furnished by the KPT, the NPV in case of hiring of tug with manning for a period of 20 years comes to `124.06 crores as against `162.4956 crores in case of procurement by KPT and manning with KPT staff.]</p>
(iv)	<p>The KPT to furnish a copy of the Board resolution approving the proposal filed by the KPT for fixation of port dues and pilotage charges for outsourcing Marine services for Dry Bulk Terminal at Tuna Tekra of Kandla Port.</p>	<p>Board Resolution No. 18 of the Board Meeting held on 12.08.2014 is enclosed.</p>
II.	Cost Statement:	
(i)	Traffic:	

	The KPT has solely relied upon vessel traffic projections submitted by Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) for arriving at the proposed Port dues and Pilotage fee at Tuna Tekra. In this regard, the following points to be clarified:	
	(a) The KPT to confirm the reasonableness of vessel traffic projections considered by it in the computation.	After detailed deliberations by KPT Officers, Adani Kandla Bulk Terminal Pvt. Ltd and Consultant appointed by the KPT, the projections has been given by the Terminal Operator which have been considered for computation.
	(b) The vessel traffic expected from the other PPP projects [as mentioned in our queries raised at I (iii) (b) above] if envisaged to commence during the proposed tariff cycle of three years should also be captured in the tariff computation.	Other two PPP projects shall not commence during the proposed tariff cycle.
	(c) The KPT to consider share of foreign going vessel and coastal vessel in the vessel traffic projections while arriving at the proposed rate. Infact, the upfront tariff fixed for dry bulk cargo at Tuna Tekra considered the share of foreign/coastal cargo in the ratio of 90:10 based on the proposal of the KPT.	It is envisaged by Terminal Operator that the vessels will be foreign going vessels only.
(ii)	<u>Operating Expenses:</u>	
(a)	For estimating the hire cost of marine services at Rs 63.15 crore for 3 years period, the KPT has considered the average of the hire charges quoted by four bidder in budgetary offer. In this regard KPT to clarify following points:	
	(i) Furnish a copy each of the budgetary offers received by the KPT for hire of marine related services from the four firms which has been complied by the KPT in Annexure –II of the proposal.	Copies of Budgetary offers are enclosed. However, now proposal has been revised based on the work order issued by the Kandla Port Trust to the lowest bidder. A copy of work order is attached.
	(ii) The KPT to explain basis of considering the number of Tugs, pilot launch and other marine related equipment for period of three years (brought in Annexure –II of the proposal).	The basis for considering no. of tugs, pilots launch and other marine related equipments for period of 3 years is based on Marine Consultant appointed for subject work. Copy of Marine Consultant's report is furnished by KPT.
	(iii) Instead of considering the average of the budget offer quoted by four vendors, it may be more relevant to consider the hire charge quoted by lowest bidder.	As per "Report of the Committee on Standardization of Procedures and documents for award of contracts" September-2008–Preparation of estimates–where more than 1 budgetary quote is received, the estimate be framed on average of the quotes, which will reduce variations and fluctuations, copy is

		enclosed. However, as stated above, now proposal has been revised based on the work order issued by the Kandla Port Trust. The revised statement showing calculation of Port Dues and Pilotage Charges is furnished by KPT.
(b)	Fuel cost:	
	(i) Explain the basis of arriving at the fuel consumption of 85 Kilo litres per month for two 50 BP tugs. Furnish detailed working of per hour fuel consumption by Tug, number of hours of Tug operation per day and number of working days required for the vessel traffic projected in proposal. Also, justify the per hour fuel consumption (to be considered) with reference to the actual consumption of fuel by similar capacity tug deployed at KPT.	The fuel consumption of 85 KL per month for two tugs has been considered based on actual consumption of similar tugs hired by Kandla Port Trust. However, same has now been revised considering the estimated traffic and capacity of tugs. The detailed calculation is furnished.
	(ii) Explain the basis for estimating the fuel consumption for 1 pilot launch at ` 0.83 crores and 2 launches (mooring and utility) at ` 0.04 cores and justify the same with reference to the actual fuel consumption of similar launches deployed at KPT or else in any other Major Port Trusts.	The consumption of fuel for pilot launches and mooring launches is as per actual of similar launches deployed in KPT. The copy is furnished by KPT.
	(iii) The unit rate of fuel considered at ` 64.54 per litre may be substantiated with copies of the recent fuel bill of the KPT.	Fuel rate of `64.54/litre declared by IOC is enclosed. Subsequently, KPT vide its email dated 5 October 2015 furnished bill for the month of September 2015 prevailing for High Speed Diesel (HSD)
	(iv) As regards fuel cost which is estimated separately, the KPT has not considered annual escalation in the fuel cost for the subsequent two years. The KPT may review this cost element and consider the impact of annual escalation in the fuel cost.	As directed, the impact of annual escalation in the fuel cost as per TAMP Guidelines has now been considered in revised proposal.
(iii)	Dredging Expenses:	
	(a) Confirm if the capital dredging work by the KPT is already completed. If not, indicate the likely date of completion of the capital dredging work at the proposed facility.	It is confirmed that capital-dredging work at proposed T shaped jetty terminal is completed on 30.11.2014.
	(b) Furnish copy of the documentary evidence in form of work order awarded or any other relevant document to support the capital dredging cost of ` 149.35 crores considered in the calculation.	Copy of work order No. MW/WK/8080/2197 dated 21.02.2014 issued to M/s Van Oord India Pvt. Ltd., Mumbai for amounting `149,34,78,644/- (One Hundred Forty Nine Crores Thirty four Lakhs Seventy Eight Thousand Six Hundred forty Four only) is enclosed as <u>Annexure-I</u> . However, the actual cost of work increased due to increase in dredging quantity. The Variation Statement with net excess of

		<p>`25,50,80,057/- i.e., 17.08% higher than the contract amount of `149,34,78,644/- for the work approved by the Board vide Resolution No. 257 in its meeting held on 12.08.2014. Accordingly, the revised cost will be <u>`174,85,58,701/-</u>. The work was completed on 30.11.2014; actual cost for the work is `174.64 crores (excluding Service Tax) as per final bill submitted by the contractor which is under preparation. Copies of relevant documents are enclosed as Annexure-‘J’. Accordingly, after adding 2% establishment charges to `174.64 crores, `178.13 crores has been considered as capital dredging cost in revised proposal.</p>
	<p>(c) Clarify whether the said capital dredging cost of `149.35 crores considered in the computation of port dues is only with reference to the PPP project of AKBTPL. If the other users (vessel interest) are likely to avail the benefit of proposed investments on capital dredging, then the KPT to clarify as to why the entire financial burden should be borne by the users of the AKBTPL. In that event, the KPT should modify the proposed port dues so as to capture the vessel traffic of other PPP project likely to avail the benefit of this capital dredging.</p>	<p>Presently, Kandla Port Trust has envisaged & is in process of developing only one project in the vicinity of subject project which is “Setting up of Container Terminal at Tuna-Tekra on BOT basis”. The Feasibility Report of the envisaged project has been prepared in which separate/dedicated Navigational Channel has been considered for the project.” Hence Container Terminal project will not avail benefit from the Capital dredging work of Dry Bulk Terminal of M/s AKBTPL.</p>
(iv)	<p>Statement showing the calculation of Port Dues and Pilotage fee (Annexure –V and VI)</p>	
	<p>(a) Clause 6.1.1. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the vessel related charges should be denominated in the dollar terms and recovered in Indian Rupees. The KPT has, however, proposed both port dues and pilotage fee in ` terms. Since the proposal of the KPT falls under 2005 guidelines, the KPT to propose the port dues and pilotage fee in US\$ for foreign-going vessel and in rupee terms for coastal vessel.</p>	<p>As stated earlier, that the Terminal operator has envisaged that the vessel will be foreign going vessel only, coastal rates has not been proposed. However, as advised, now Port dues and Pilotage fees has been proposed in US \$ for foreign going vessel. Considering the exchange rate of 1 \$ = `60.26</p>
	<p>(b) The KPT to also consider the share of foreign-going vessel and coastal vessel in the computation of these tariff items. As KPT is aware, the coastal vessel are entitled for coastal concession as per the policy of the Government stipulated in clause 4.3. of the 2005 guidelines. Hence separate rates should be arrived for foreign going vessel and coastal vessel. The impact of coastal</p>	<p>Same comments as per II (1) (c) and (iv) (a)</p>

	concession eligible to coastal vessels should be captured while arriving at the proposed rate for foreign going vessels.																																			
(v)	The KPT to furnish detailed computation of additional income likely to accrue on account of the proposed tariff for marine related services at Tuna Tekra for each of the three years. Please clarify, whether the additional income likely to accrue on account of the proposed tariff for marine related services at Tuna Tekra is captured in the general revision proposal recently filed by the KPT.	No additional income to KPT will accrue on account of the proposed tariff for Marine related services at Tuna Tekra for each of three years as KPT's proposal is based on the hire charges quoted by lowest bidder and actual capital dredging cost. Additional Income and Cost of `13.15 crores (approx) and `6.94 crores (approx) respectively, on account of Marine related services at Tuna Tekra, has been considered in the General revision proposal recently filed by Kandla Port Trust. [The earlier general revision proposal filed by KPT was closed in view of Tariff Policy 2015 issued by the Ministry of Shipping. There is no proposal filed by KPT for general revision of its SOR under Tariff Policy 2015.]																																		
(III)	Scale of Rates:																																			
(i)	<p>A comparative position of the Port dues and pilotage prescribed for Kandla Division in the existing SOR of KPT is given below:</p> <p>(a) Schedule of Port Dues:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><td></td><th colspan="2">Kandla</th></tr><tr><td></td><th>Foreign going vessel (in US \$)</th><th>Coastal vessel (in `)</th></tr><tr><td></td><td>0.3404</td><td>8.414</td></tr></table> <p>(b) Schedule of Pilotage Fees:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sr. No.</th><th rowspan="2">Slabs of GRT</th><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th colspan="2">Kandla</th></tr><tr><td></td><td></td><th>Foreign going vessel (in US \$)</th><th>Coastal vessel (in `)</th></tr><tr><td>1.</td><td>Upto 30,000 GRT</td><td>0.5742</td><td>14.1947</td></tr><tr><td>2.</td><td>30,001-60,000 GRT</td><td>U.S \$ 17,226 + U.S \$ 0.4588 per GRT over 30000 GRT</td><td>` 4,25,840+ ` 11.341 per GRT over 30000 GRT</td></tr><tr><td>3.</td><td>Above 60000 GRT</td><td>U.S. \$ 30,990 + U.S. \$ 0.401 per GRT over 60000</td><td>` 7,66,070+ ` 9.9145 per GRT over 60000 GRT</td></tr></table>	Sr. No.	Rate per GRT			Kandla			Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)		0.3404	8.414	Sr. No.	Slabs of GRT	Rate per GRT		Kandla				Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)	1.	Upto 30,000 GRT	0.5742	14.1947	2.	30,001-60,000 GRT	U.S \$ 17,226 + U.S \$ 0.4588 per GRT over 30000 GRT	` 4,25,840+ ` 11.341 per GRT over 30000 GRT	3.	Above 60000 GRT	U.S. \$ 30,990 + U.S. \$ 0.401 per GRT over 60000	` 7,66,070+ ` 9.9145 per GRT over 60000 GRT	<p>Proposed Port dues and Pilotage charges are based on actual cost and hence does not require any further justification. Incidentally, it is noticed that pilotage charges mentioned above is not as per the existing rate of Kandla SOR. [The rates mentioned in our query are as per existing SOR of KPT approved vide Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 18 January 2011]</p>
Sr. No.	Rate per GRT																																			
	Kandla																																			
	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)																																		
	0.3404	8.414																																		
Sr. No.	Slabs of GRT	Rate per GRT																																		
		Kandla																																		
		Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)																																	
1.	Upto 30,000 GRT	0.5742	14.1947																																	
2.	30,001-60,000 GRT	U.S \$ 17,226 + U.S \$ 0.4588 per GRT over 30000 GRT	` 4,25,840+ ` 11.341 per GRT over 30000 GRT																																	
3.	Above 60000 GRT	U.S. \$ 30,990 + U.S. \$ 0.401 per GRT over 60000	` 7,66,070+ ` 9.9145 per GRT over 60000 GRT																																	

		GRT	
--	--	-----	--

(c) As against the above, the port dues and pilotage proposed by KPT in ` terms is as follows:

(i) Schedule of Port Dues: ` 62.60 per GRT

(In US \$ 1.0115 arrived based on prevailing exchange rate of 1 US \$ = ` 61.86 for comparison purpose.)

(iv) Schedule of Pilotage Fees:

S.N.	Slabs of GRT	Rate per GRT (in `)	Rate per GRT (in \$) for Foreign going vessel arrived based on prevailing exchange rate of 1 US \$ = ` 61.86 for comparison purpose only
1.	Upto 30000 GRT	69.52	\$1.1233
2.	30001-60000 GRT	2085600 + ` 55.62 per GRT over 30000 GRT	U.S \$ 33,700 + U.S \$ 0.8987 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60000 GRT	3754200 + ` 48.66 per GRT over 60000 GRT	U.S. \$ 60,662 + U.S. \$ 0.7863 per GRT over 60000 GRT

The KPT to justify such wide difference in the port dues and pilotage proposed to be levied for the PPP project of dry bulk cargo terminal at

	Tuna Tekra in comparison to the existing rate of Kandla.	
(ii)	The KPT has not proposed any conditionalities governing the rates. If the proposed rates have to be incorporated in the existing SOR of the KPT, then the relevant schedule along with its applicability for which vessels and conditionalities, if any, should be furnished to avoid any ambiguity.	Proposed Scale of Rates for Port dues & Pilotage charges for providing Marine services for Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of Kandla Port Trust is enclosed. Conditionality of Scale of Rates of Kandla Port Trust will be applicable. Proposed rate of Port Dues may be incorporated under the Chapter-II as 4. (A) "SCHEDULE OF PORT DUES for providing Marine Services at Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra" and Proposed rate of Pilotage charges under Chapter II as 4 (B) "SCHEDULE OF PILOTAGE FEES for providing Marine Service at Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra."

7.2.

While furnishing reply to the information/clarification sought by us, and also in response to

point of action decided at the joint hearing brought out at para 5.3. (ii) above, the KPT has furnished revised proposal alongwith detailed working for arriving at the revised proposed Port Dues and Pilotage fee for marine services for dry bulk terminal at Tuna/Tekra. A summary of the computation furnished by KPT in its original proposal and revised proposal is tabulated below for each of the tariff items proposed:

(i) **Statement showing estimated Expenditure for marine services at Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra**

(` in crores)

Sr. No.	Particulars	Original Proposal dated 22 August 2014 (For 3 years)	Revised proposal dated 18 December 2014 (For 3 years)
A.	Revenue Requirement for Pilotage charge		
(i)	Hiring charges for 3 years	63.15	56.69
(ii)	Fuel charges for 3 years		
	a) For 1 No. - 55T BP Tug		
	i) Main engine	6.60	2.24
	ii) Auxillary engine	-	0.58
	iii) Shore supply	-	0.98
	Total (a) for a year	6.60	3.80
	b) For 1 No. - 55T BP Tug		
	i) Main engine	6.60	2.95
	ii) Auxillary engine	-	0.65
	iii) Shore supply	-	0.98
	Total (b) for a year	6.60	4.58
	c) For 1 No. 60 T BP Tug		
	i) Main engine	6.60	4.99
	ii) Auxillary engine		1.10
	iii) Shore supply		1.47
	Total (c) for a year	6.60	7.56
	d) 1 pilot launch for 3 years	2.49	2.49
	e) 2 launches(mooring & utility) for 3 years	0.12	0.12
	Total (ii) Fuel charges for 3 years =(a+b+c+d+e)	22.41	14.75*

(iii)	Total Revenue Requirement for pilotage charge for 3 years [(i)+(ii)]	85.56	71.44*
B.	Revenue Requirement for Port dues:		
(i)	ROCE of Capital dredging cost for 3 years	[149.35 crores/30 years]	[178.13 crores/30 years]
	Capital Dredging Expenditure Contract value for 30 years	149.35	178.13
	a) 16% ROCE for 1st year on Rs. 149.35 crores/178.13 crores	23.90	28.50
	b) 16% ROCE for 2nd year on Rs. 144.37 crores/172.19crores	23.10	27.55
	c) 16% ROCE for 3rd year on Rs. 139.39 crores/166.25crores	22.30	26.60
	Total ROCE for 3 years	69.30	82.65
(ii)	Depreciation for 3 years	14.94	17.81
	(a) Depreciation per year	4.98	5.94
(iii)	Total Revenue Requirement for port dues for 3 years [(i)+(ii)]	84.23	100.47

* [some arithmetical error was observed in total of Fuel cost and the total fuel cost comes to `18.55 crores instead of `14.75 crores]

(ii) **CALCULATION FOR PROPOSED PORT DUES**

(` in Crores)

Sr. No.	Particulars	Original Proposal dated 22 August 2014	Revised proposal dated 18 December 2014
(i)	Total Revenue Requirement for 3 years for Port Dues	84.23	100.47
(ii)	Average Annual Revenue Requirement [(i)/3]	28.08	33.49
(iii)	Total GRT of the vessels as per projections [as given in the original proposal]	4484667	4484667
(iv)	Port dues per GRT (in Rs.)	62.61	74.67
(v)	Port Dues per GRT (in US \$) (1 US \$ = Rs. 60.26)	Not proposed	1.2392

(iii) **CALCULATION FOR PROPOSED PILOTAGE CHARGES**

(` In Crores)

Sr. No.	Particulars	Original Proposal dated 22 August 2014	Revised proposal dated 18 December 2014
(i)	Total Revenue Requirement for 3 years for pilotage	85.56	71.44
(ii)	Average Annual Revenue requirement from pilotage services [(i)/3]	28.52	23.81
(iii)	Proposed Pilotage fee:		

	Slabs of GRT	Proposed rate (Rs. Per GRT)	Proposed rate (Rs. Per GRT)	Proposed rate (US \$ per GRT)
	Upto 30000 GRT	69.52	58.05	0.9633
	above 30000 and 60000	55.62	46.44	0.7707
	above 60000 vessels	48.67	40.63	0.6743
	Based on the traffic projections and clause 6.10 of Tariff Guidelines 2005. (rate of 2nd and 3rd slab is arrived at 80% & 70% of the rate proposed for 1st slab)			

7.3. Based on the above calculations, the KPT has requested to approve the Port Dues and Pilotage Charges for providing Marine Services for the Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of Kandla Port Trust as given below:

Sl. No.	Item	Rate in US \$ per GRT
(i)	Port Dues	1.2392
(ii)	Pilotage charges	
	(a) Upto 30,000 GRT	US \$ 0.9633
	(b) 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 28899.77+US \$ 0.7707 per GRT over 30000 GRT
	(c) 60,001 and above	US \$ 52019.58 + US \$ 0.6743 per GRT over 60000 GRT

8.1. After the joint hearing held in this case on 6 December 2014, the KPT vide its letter dated 21 November 2014, received by the office on 8 December 2014, has requested to consult four additional users viz. M/s Swiss Singapore India Pvt Ltd, M/s Acc Ltd and M/s Reliance Power Ltd stating that they are major importers of coal cargo and the Fertilizer Association of India (FIA) on the subject proposal. Hence, a copy of the proposal of the KPT dated 22 August 2014 was forwarded vide our letter dated 11 December 2014 to the said four additional users for seeking their comments. Incidentally, the revised proposal dated 18 December 2014 was not available at the material point of time.

8.2. Since the four users to be consulted were intimated by the KPT after the joint hearing held on 6 December 2014, in order to give an opportunity of hearing to the four parties another joint hearing was held on 16 April 2015 at the KPT premises in Gandhidham to hear the four additional users and the KPT as well.

8.3. The KPT made a power point presentation of its proposal. None of the four additional users suggested by KPT were present at joint hearing. At the joint hearing, the KPT and the AKBTPPL made the submissions.

9.1. As decided at the joint hearing, the KPT was informed vide our letter dated 22 April 2015 that M/s. Adani Kandla Bulk Terminal Pvt. Ltd. (AKBTPL) has made a written submission that KPT is currently utilizing the Tugs dedicated for the terminal of AKBTPPL for port's purpose for providing marine services. Therefore, the AKBTPPL has contended that KPT should not load the entire cost of Tug hiring on the terminal operated by AKBTPPL and the Tug hiring cost may be apportioned on pro-rata basis as per the usage at Kandla and at the terminal operated by AKBTPPL. As decided at the joint hearing, the KPT was requested to frontally address the issue raised by the AKBTPPL at the joint hearing. The KPT was also requested to furnish its comments on the points made by AKBTPPL in its written submissions dated 16 April 2015.

9.2. The KPT has responded vide its letter dated 13 May 2015 on the points raised by AKBTPPL at the joint hearing as follows:

- (i) As per Concession Agreement, Marine Services are required to be provided by KPT at Tuna Bulk Terminal. As this project is at considerable distance from Kandla, Separate wing of Marine services consisting of minimum equipments has been outsourced for which the entire expenditure is to be loaded only on the services intended for the AKBTPPL.
- (ii) The Marine Services hired for Tuna/Tekra are utilized at Kandla only occasionally during idle period when there is no requirement at Tuna Tekra which facilitate use of hired crafts as well

as keep them in working condition. With sufficient traffic, the crafts will be stationed at Tekra with exclusive use for the terminal. This arrangement has no relevance with apportionment of expenditure as KPT has to pay monthly hire charges on fixed rates. As such, the contention of the AKBTPL for apportionment of expenditure due to utilization of Marine Services at Kandla is not correct.

10. The KPT vide its letter dated 1 April 2015 has requested to expedite and approve the Port Dues and Pilotage Charges for providing Marine Services for development of dry bulk terminal at Tuna/Tekra of the KPT stating that commercial operation of Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of KPT has already commenced from 10 January 2015 and dues have been collected provisionally as per proposal sent to this Authority.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The proposal of KPT is for fixation of Port Dues and Pilotage charges for providing marine services at Dry Bulk Terminal commissioned by the BOT operator viz. Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited (AKBTPL) at Tuna/Tekra outside the creek of KPT.
- (ii) The AKBTPL is a BOT operator, governed under tariff guidelines of 2008. This Authority has notified the Scale of Rates (SOR) in the name of the AKBTPL vide Order No. TAMP/59/2014-KPT dated 2 January 2015 by duly indexing the upfront tariff approved for the project. The said SOR prescribes berth hire charges and cargo related charges to be collected by AKBTPL. The marine related services i.e. port dues and pilotage are to be rendered by the land lord port viz. KPT as per Clause 7.1.(c) of the Concession Agreement entered between the KPT and AKBTPL. It is relevant here to state that the existing SOR of the KPT prescribes charges for port dues and pilotage fee for vessels calling at Kandla as well as at its Vadinar division which is 300 km away from the KPT. The instant proposal of KPT is to provide marine related services at a separate tariff of port dues and pilotage fee at the dry bulk terminal at Tuna operated by AKBTPL by outsourcing the Marine services. When requested to justify outsourcing of the entire marine related services at Tuna Tekra instead of KPT rendering the services with deployment of port owned equipment, KPT has clarified that it has hired tugs and Pilots for meeting the existing pilotage services due to shortage of regular pilots and owned equipments. Therefore, KPT is not in a position to spare any pilotage services for Tuna/Tekra from the existing facilities. The KPT has categorically stated that the newly developed terminal of the AKBTPL is away from the Kandla and requires all the marine related services like Tugs, Launches, Pilots, Signal Station, etc., which are not spareable from the present pilotage facilities available at Kandla/Vadinar. A separate wing of marine services is, therefore, proposed by the KPT by outsourcing the same for which the KPT has filed the instant proposal. The KPT has also confirmed that outsourcing of pilot service proposed by it is not hit by any relevant statutory provisions and has also confirmed that pilotage services at AKBTPL will be done following Kandla Port Trust (Authorization of Pilots) Regulation-2013. In view of submissions/clarification furnished by the KPT in support of its proposal, the proposal of KPT for fixation of port dues and pilotage services for the marine related services offered by the KPT on outsourcing basis at the dry bulk terminal operated by AKBTPL at Tuna/Tekra is taken up for consideration.
- (iii) As explained in the preceding paragraphs bringing out the factual position, the initial proposal was filed by the KPT in August 2014. Subsequently, after the joint hearing, the KPT has filed a revised proposal vide its letter dated 18 December 2014. In the revised proposal filed by the KPT in December 2014, it is seen that the KPT has modified the estimates based on the actual cost incurred for capital dredging, hire charge for tugs based on work orders issued by the KPT instead of budgetary offers considered by it earlier. Apart from that the estimates of fuel cost, etc., has also been modified by the KPT. The revised proposal dated 18 December 2014 filed by the KPT along with the information/clarification/comments obtained during the processing of this case is considered for fixing the Port Dues and Pilotage charges for the marine services provided by the KPT at Dry Bulk Terminal operated by AKBTPL at Tuna/Tekra.

- (iv) Before proceeding ahead with the analysis of this case, it is relevant here to mention that the proposal of the KPT was filed under the tariff guidelines of 2005 which prescribed the cost plus return model. Though the KPT has, during the processing of the case, made a mention that its proposal is on hire of equipment instead of cost plus method, the fact remains that consideration of all the operating cost including hire charge of equipment and return on the capital dredging cost is nothing but cost plus model.

When this case was under process and joint hearing also held, the Ministry of Shipping (MOS) vide its communication No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), has issued a new Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015 for determination of Tariff for Major Port Trusts which was notified by this Authority vide Gazette Notification No.30 dated 27 January 2015. The said Tariff Policy, 2015 is effective from 13 January 2015. Subsequently, in compliance with Clause 1.5 of the Tariff Policy, this Authority has, in consultation with all the Major Port Trusts, notified the Working Guidelines to operationalize the said Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015 vide Gazette Notification No. 207 dated 4 June 2015.

Clause 5.7.1. of the Working Guidelines to operationalize the said Tariff Policy 2015 stipulates that whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service adopting the tariff and performance standards, if any, fixed for comparable cargo/equipment/service in any other Major Port Trust. If there is no rate available in any other Major Port Trust or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/service/facility, then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/facility/equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then the Major Port Trusts after giving sufficient reasons may propose rates based on Cost plus 16% return formula.

It is relevant here to state that in the instant case, the marine related services are proposed to be rendered by KPT by outsourcing the said services. Hence, the option of adopting the rate of any other Scale of Rates including that of KPT may not be feasible. Fixing on normative/optimal capacity basis also may not be feasible at present because though presently this facility is for AKBTP, in future it is not ruled out by the KPT that other BOT operators at Tuna may not avail the marine related services of the port at Tuna/Tekra. There is uncertainty of capacity now. It is seen that clause 5.7.1. of the Working Guidelines under Tariff Policy 2015, allows the Major Port Trusts to propose rate for new cargo/service for which rate is not available in the SOR of the concerned port based on cost plus 16% return formula. For the reasons stated above and recognising that the entire processing of this case including the joint hearing was done following the tariff guidelines of 2005 applicable to Major Port Trusts prior to the announcement of the new Tariff Policy for Major Ports, 2015, this Authority is inclined to consider the proposal of the KPT which is based on the cost plus return model and in line with one of the options prescribed in the Working Guidelines issued under the Tariff Policy 2015 for new cargo/service.

- (v) The KPT has furnished estimates for 3 years. The KPT has estimated vessel traffic of 76, 89 and 97 for the first, second and the third year respectively. The port has not estimated any vessel below 30,000 GRT. The average GRT of vessel is estimated at 45,000 for the slab 30000 to 60000, and 61,000 for the slab above 60,000 GRT. The KPT has furnished vessel break up for these two GRT slabs for pilotage fees computation. The KPT has stated that estimate of vessel traffic and GRT of vessels is based on the traffic projections of the AKBTP reportedly after detailed deliberations by KPT with the AKBTP.

It is relevant here to state that this Authority has approved other reference tariff Orders at KPT for PPP projects at Tuna Tekra viz. Container terminal at Tuna Tekra vide Order no. TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013 and for a barge jetty at Tuna vide Order no. TAMP/6/2013-KPT in February 2013.

When enquired about the marine related services proposed to be offered by the KPT for these two PPP projects at Tuna, the KPT has clarified that these two projects shall not commence during the tariff cycle for which the tariff is proposed in the instant case. Relying on the clarification furnished by the KPT and recognising that the vessel traffic projections is

reportedly based on the estimates of the AKBTPPL and none of the other user/user association including AKBTPPL has objected the vessel profile projected by the KPT, the vessel traffic and GRT as estimated by the KPT has been relied upon and considered. In case any other BOT operator for projects awarded/to be awarded by KPT at Tuna/Tekra commences operations within the validity period for which the tariff is approved in this case, then the KPT is advised to approach this Authority well before commencement of such operations for ahead of schedule review of the tariff approved by this Authority.

(vi) Port Dues: (Tariff for vessel entry).

The KPT in its initial proposal has proposed port dues in Indian rupee denomination. On being pointed out that vessel related charges in Major Port Trusts (MPT) are prescribed in dollar denomination for foreign-going vessel, the port has proposed port dues at \$1.2392 per GRT for foreign going vessel in the revised proposal. The items considered for arriving at the proposed port dues are discussed herein below:

(a) Capital Dredging Expenses:

The KPT has stated that it had issued work order for the capital dredging work in February 2014 at ₹149.35 crores. The KPT has reported that capital dredging was completed on 30 November 2014 and the actual cost for capital dredging incurred by the port is ₹174.86 crores excluding service tax as per the final bill of contractor which is substantiated by the KPT with relevant documents. At some place the KPT has mentioned the actual cost as ₹174.64 but the documentary evidence is for ₹174.86 crores. After adding 2% establishment charges on the capital dredging cost the KPT has considered ₹178.13 crores as the capital dredging. The KPT had not considered any establishment charges on the estimates of capital dredging in original proposal. It is not substantiated that the establishment is exclusively meant for carrying out the dredging work. In any case, had the KPT incurred any establishment charges for the capital dredging by deploying port's own resources, it would be covered by the proposal to be filed by the KPT for general revision of its Scale of Rates following the Annual Revenue Requirement Model (ARR) as per new Tariff Policy of 2015 announced by the Government. Since the documentary evidence in the form of bill raised by the contractor for capital dredging raised is for ₹174.86 crores, same is considered.

(b) The KPT has considered depreciation on the capital dredging cost by spreading over 30 years i.e. in terms of percentage it comes to 3.33%, on the ground that the agreement with the AKBTPPL is for 30 years. The depreciation on capital dredging in other recent reference tariff case i.e. capital dredging project of Mormugao Port Trust (MOPT) has been considered at 3.17% following the depreciation rate as per the Companies Act, 2013. Therefore, the depreciation rate in the instant case has been modified and considered at 3.17% which slightly varies from the depreciation rate of 3.33% considered by KPT by spreading it over 30 years.

(c) The KPT has considered 16% ROCE on the capital dredging cost on the written down value of the capital cost at the end of the each year. The return on capital employed is allowed at 16% on the modified written down value of the capital dredging cost in line with the approach followed by the KPT.

(d) The total revenue requirement from capital dredging cost for fixation of port dues comes to ₹95.24 crores as against ₹100.47 estimated by KPT for the period of three years. The reduction in the revenue requirement is due to exclusion of establishment charges from capital dredging cost and consequent impact on depreciation. The average Annual Revenue Requirement (ARR) comes to ₹31.75 crores as against ₹33.49 crores estimated by the KPT. Considering the average annual ARR of ₹33.49 crores over average annual GRT of vessel at 44,84,667 and considering the foreign exchange rate of 1 US \$ = ₹60.26 the KPT has arrived at the proposed port dues of

US \$ 1.2392 per GRT for foreign going vessel. The AKBTPL has in fact agreed with the proposed port dues because the KPT has incurred capital dredging.

Following the approach adopted by the KPT and updating the exchange rate with the prevailing exchange rate of 1 US \$ = `66.11 and considering the modified annual ARR of `31.75 crores, the port dues works out to US \$ 1.0709 per GRT for foreign going vessel. The KPT has confirmed that all vessels will be foreign going vessel. Therefore, it has not proposed rate for coastal vessel. In the existing SOR of the all the Major Port Trusts including KPT, tariff for coastal vessels have been prescribed. Though the KPT has not projected any coastal vessel (to be) handled at the dry bulk terminal at AKBTPL for the three years period, tariff arrangement for coastal vessel is prescribed in the SOR following the Government coastal concession policy so that a tariff is in place in an event coastal vessel avails the proposed services.

The tariff for coastal vessel/cargo/container are prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat based on the coastal concession policy issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) which was notified by this Authority vide Order dated 12 January 2005 and amendment dated 22 March 2005.

Recently, the MOS vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 has issued a partial amendment to the coastal concession policy of January/March 2005. As per the said amendment, the vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee Vs US \$ so that vessel related charges for coastal vessels shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange rate. This Authority has passed a common adoption Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 5 October 2015 directing all Major Port Trust including KPT to amend their existing SOR accordingly. That being so, in the instant case also for coastal vessel, a note is prescribed stating that the rate for coastal vessel is 60% (of the rate for foreign-going vessel) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

- (e) A copy of the cost statement relating to fixation of Port Dues for the marine related services rendered by the KPT at the Dry Bulk Terminal operated by the AKBTPL at Tuna/Tekra is attached as **Annex-1**.

(vii) Pilotage fees:

The cost items considered for deriving the pilotage fee is discussed here under:

- (a) Hire charges of tugs/launches.

- (i) The KPT has, in its revised proposal, estimated hire charge for hire of tugs, pilot launch, utility launch and mooring launch. The estimates are substantiated with work order dated 4 October 2014 issued by the KPT. It is seen that the hiring contract is awarded for 10 years. The KPT has considered the estimates for three years for which the tariff is proposed. The KPT has proposed to hire 2 nos. of 55 BP tugs in the first two years of operation and a third tug is proposed to hire from the third year onwards. Other marine launches viz. pilot launch, utility launch and mooring launch at 1 no. each are proposed for each of the three years.

As stated earlier, the KPT has categorically expressed inability to the suggestion of the AKBTPL to cross-utilise the tugs of the port. The GCCI and AKBTPL have suggested that KPT should reduce the initial deployment of equipment to the minimum. The KPT has confirmed that the tugs proposed by them are bare minimum and no further curtailment is possible. As regards mooring launch/pilot launch also, the KPT has stated that these marine equipment cannot come from KPT. The port has confirmed that the marine launches considered are the minimum requirement keeping in view safety standards. Even the AKBTPL has confirmed that two tugs are bare minimum.

The KPT has clarified that to reduce the cost in initial tariff cycle of three years, the requirement of third tug has been dispensed with for initial two year and only two tugs have been hired. The 3rd tug has been considered from the third year only. The requirement of launches are reported to be bare

minimum and the port has categorically stated that no further reduction is possible in the hiring of tugs/launches equipment for providing marine services at AKBTPL.

As regards the point made by AKBTPL that KPT is currently utilizing the Tugs dedicated for the terminal of AKBTPL for the port's purpose and hence tug hiring cost be apportioned on pro-rata basis as per the usage at Kandla and at the terminal operated by AKBTPL, the KPT has clarified that the fleet hired for Tuna/Tekra are occasionally utilized at Kandla during idle period when there is no requirement at Tuna Tekra which facilitate use of hired crafts as well as keep them in working condition. Hence, the KPT has not agreed to the suggestion of the AKBTPL to apportion the hire charges of the tugs to KPT.

- (ii) Based on this clarification furnished by KPT and recognizing that the estimates of hire charge of tugs/launches is substantiated with copy of the work order, the estimates furnished by the KPT are relied upon and considered except for one adjustment. The KPT has considered estimates for three years to arrive at the proposed pilotage fee. Since the third tug is proposed to be deployed by the KPT only in the third year, the estimates are segregated and considered separately for first two years for arriving at the pilotage fee for the first two years and pilotage fee for the third year with deployment of the third tug is arrived separately in the cost statement prepared by us for arriving at pilotage fee. By doing so, the vessels calling AKBTPL will not be burdened with the hire charge of third tug from the first year itself. Infact even the KPT had agreed that it will propose pilotage fee for two years; however, it has not done so.

(b) **Manpower Cost on Hire:**

The hiring contract for marine services awarded is for hire of crafts as well as hire of manpower viz. Pilot, Radio operator, Signal Station assistants and Mooring crew. As stated earlier, the port has confirmed that the KPT will be governed by the Kandla Port Trust (Authorization of Pilots) Regulation-2013 and has also confirmed that the Contractor has to comply with the relevant Central Government Rules/Regulation for deployment of pilots at the port. In any case, this is an operational issue falling under the domain of the KPT and not a tariff related matter. This Authority would not like to go into operational matters unless it impacts tariff. The estimates of manpower cost do not bear any escalation in line with the terms of the hiring contract. Since the estimates of fixed manpower for marine services are substantiated with copy of the work order, the same are relied upon and considered.

(c) **Fuel cost:**

- (i) In the revised proposal, the KPT has considered fuel consumption of 192 ltrs./hour/tug for tug 1, 188.6 ltrs./hour/tug for tug 2 and 211 ltrs./hour/tug for the 3rd tug. In the case of NMPT for fixation of charges for pitogage and pull back operations at SPM, fuel consumption of 205 litres/tug for a 50T BP Tug was considered. The fuel consumption considered by the KPT in the instant case is found to be comparable to the fuel consumption considered in the case of the NMPT.

As regards Auxiliary Engine, the KPT has estimated fuel consumption of 15 ltrs./hour for the 1st tug, 25.83 ltrs./hour/tug for tug 2 and 28.40 ltrs./hour/tug for the 3rd tug. The port has confirmed that the fuel consumption adopted is based on the actual fuel consumption of similar tugs hired by KPT. The fuel consumption estimated by the KPT is, therefore, relied upon.

- (ii) The unit rate of fuel considered by KPT in the cost statement is `64.55 per litre. The KPT was subsequently furnished a copy of the bill of diesel dated 30 September 2015 which shows the unit rate at `45.90/ltr. The KPT has not updated the cost statement with the prevailing rate of the diesel. In the cost statement prepared by us, the unit cost of fuel is updated with the latest fuel cost furnished by KPT `45.90/Ltr for the first year.

It is seen that the KPT has escalated the unit rate of fuel by around 12.6% and 12.4% for the second and third year respectively. The annual escalation considered by the KPT is found to be not in line with the annual escalation factor announced by this Authority. For the tariff cases to be decided in the year 2015-16, the annual escalation allowed is 3.82%. That being so, the unit rate of fuel is escalated by 3.82% per annum for the 2nd year and 3rd year over the unit rate of the respective previous year.

- (iii) The KPT has also considered fuel cost of `0.83 crore per year for one no. of Pilot Launch and `0.02 crore per year for each of the Mooring Launch and Utility Launch. The KPT has not furnished detailed working of fuel consumption of these equipment but has confirmed that the estimates are based on the actual consumption. None of the users including AKBTPPL have raised any objection on the fuel consumption considered by the KPT. That being so, fuel cost for pilot launch and utility launch estimated by the KPT is relied upon and considered except for moderating it in view of updated fuel rate as explained earlier. It is seen that the KPT has not considered annual escalation in these cost items for the second and third year. In our estimates, this item is also escalated by 3.82% per annum for the second and third year over the estimates of the respective previous year.
- (iv) Based on the above analysis, the total fuel cost for tugs and launches for three years comes to `10.46 crores as against `14.75 crores estimated by KPT.
- (d) The KPT has also estimated the power cost of `0.49 lakhs per tug for shore supply. The KPT has furnished detailed working in support of the said estimate. Hence, power cost for shore supply as considered by the KPT is relied upon.
- (e) Return:
Tariff Guidelines of 2005 as well the new Tariff Policy for determination of tariff for Major Port Trusts, 2015 follows a cost plus return model. Though for new services/cargo as stated earlier various options are prescribed in the Tariff policy 2015, one of the options is cost plus return model under which this proposal is being considered. It is seen that the KPT has not considered any Return on Capital Employed, presumably because it has proposed to provide the marine services at Dry Bulk Terminal commissioned by the AKBTPPL at Tuna/Tekra by hiring the marine related services for the reasons cited in the earlier paragraphs.
In a cost plus return approach prescribed in the 2005 guidelines as well as in 2015 Tariff Policy 2015, Major Port Trusts are entitled for 16% return on investment while determining the tariff. In the instant case, since the tugs and launches deployed by the KPT are on hire basis, it is not entitled for return on investment on the tugs and launches taken on hire. Thus, in this exercise for pilotage services offered by KPT using hired tugs, the KPT is only being reimbursed for the expenses incurred by the port. In a similar case at COPT where the port had taken tugs on hire for SPM operations by BPCL- KRL, the COPT had considered 6% of the total cost as margin while arriving at the proposed tariff. This Authority while passing Order No. TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 had allowed the approach followed by the COPT in this regard. Similar approach was also followed in NMPT case for fixation of charges for pilotage and pull back operations offered by NMPT at SPM operations commenced by Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL). Flowing from the approach followed in these cases, 6% margin on the total modified cost is considered while arriving at the pilotage fee for pilotage service by KPT at Dry Bulk terminal at Tuna/Tekra by hiring the marine related services.
- (f) Based on the above analysis, the total cost plus return which in other terms Revenue Requirement (RR) comes to `43.39 crores for the first two years and `31.52 crores for the third year aggregating to `74.92 crores for the three years as against total RR of `71.44 crores estimated by KPT for the three years. There is arithmetical error in summing up the RR by the KPT and the correct figure of the KPT works out to `75.24

crores. As stated earlier, the pilotage fee is arrived by us segregating the total revenue requirement of three years between the first two years and third year so that the user is not burdened with the cost of third tug which is proposed to be deployed by the KPT in the third year. This will also to some extent address the concern of the operator about attracting the traffic at its terminal in initial two years.

(g) Proposed pilotage fee:

(i) The average Annual Revenue Requirement (ARR) from pilotage fee works out to `21.70 crores for the first two years and `31.52 crores for the third year as against average ARR of `23.81 crores estimated by KPT for the three years. For arriving at the proposed rate of pilotage fee, the KPT has spread over the estimated average ARR of `23.81 crores over the Average GRT of vessel assessed at 44,84,667 GRT per annum for Aframax and Panamax vessels. The vessel parameters and average GRT of vessel are considered as given by the KPT.

The KPT has proposed the Pilotage fees in three slabs in line with the clause 6.10 of 2005 Tariff guidelines and corresponding Clause 10.9. of the Working Guidelines issued by this Authority. The KPT has proposed rate for the second slab i.e. 30,000 to 60,000 GRT and the third slab viz. above 60,000 GRT at 80% and 70% respectively of the pilotage fee arrived for the first slab. It is relevant to mention here that based on the reference made by the COPT on this provision and after a meeting with the MOS in this regard, this Authority has vide its letter no. TAMP/21/2009-WS dated 25 June 2015 informed to all the Major Ports that the clause 10.9 is deleted along with the modification/deletion of few other clauses from the Working guidelines. However, despite deletion of this clause, there is nothing which restrains the Major Port Trusts from proposing the pilotage charges in three slabs and following the approach prescribed earlier. Following the approach adopted by the KPT and by spreading over the total modified average ARR of `21.70 crores over the average GRT of vessels for the first two years assessed at 42,40,500 GRT, the pilotage fee works out to `55.87 per GRT. With respect third year the pilotage fee works out to `69.17 per GRT on the modified ARR of `31.52 crores over the modified GRT 49,73,000. The pilotage fee for foreign going vessel is arrived by adopting the exchange rate of 1US\$=`66.11 prevailing at the time of finalizing this case as against exchange rate of 1US\$=`60.26 considered by the KPT. Accordingly, pilotage fee for first slab i.e., upto 30000 GRT comes to US\$0.8451/GRT (i.e. `55.87 per GRT/`66.11) for first two years and US\$1.0464/GRT (i.e. `69.17 per GRT/`66.11) in the third year as against US\$0.9633/GRT proposed by the KPT for first slab i.e., upto 30000 GRT uniformly for all the three years. The pilotage fee for the second and the third slab is arrived by applying the factor of 80% and 70% of the rate arrived for the first slab in line with the approach adopted by the KPT. Prescription of sliding rates will not have any financial impact for the port. The pilotage fee for coastal vessel is prescribed by way of a note as done for port dues.

(ii) A copy of the cost statement relating to fixation of Pilotage fee for providing marine services for a period of 3 years at Dry Bulk Terminal commissioned by the AKBTPPL at Tune/Tekra at outside the creek of KPT is attached as **Annex-II.**

(viii) The point made by the KPT that no additional income will accrue to KPT on account of the proposed tariff for Marine related services at Tuna Tekra as its proposal is based on the hire charges quoted by lowest bidder and actual capital dredging cost is not found to be correct. While arriving at the tariff under the cost plus return model, 16% return on investment for

capital dredging cost and 6% margin for the pilotage services has been considered as stated earlier. Hence, the contention of the KPT in this regard is not found to be correct. While filing the general revision proposal under the Tariff Policy 2015, the KPT is advised to capture the revenue from this tariff item as well.

- (ix) The KPT in April 2015 has stated that Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra of KPT has already commenced from 10 January 2015 and that it is collecting the proposed rates provisionally as per proposal sent to this Authority. Clause 2.17.2. of the tariff guidelines of 2005 as well as the corresponding clause 5.7.3. of the Tariff Policy 2015, allow the concerned Major Port Trusts to levy the proposed rate for new cargo/service simultaneously with submission of proposal on an ad hoc basis till the rate is finally notified. Clause 2.17.4 of the tariff guidelines of 2005 as well as the corresponding Clause 5.7.5. of the Tariff Policy 2015 allow this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad hoc manner unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. In the instant case, it is seen that the interim rate levied by the KPT provisionally based on the revised proposal filed by the port in December 2014 is not found to be excessive in comparison to final rate approved by this Authority. None of the users/user association including the AKBTPPL has made any adverse comment on the provisional rates being levied by the KPT based on the proposed rates. That being so, rates levied by the KPT on provisional basis from the commencement of marine related services at AKBTPPL till the final rates approved in this Order come into effect is regularized as such.

Clause 2.17.4 of the tariff guidelines of 2005 as well as Clause 5.7.5. of the Tariff Policy 2015 stipulate that the final rate to be fixed by this Authority for new cargo/service for which rate is not prescribed in the RSOR will ordinarily be effective only prospectively. That being so, the final approved by this Authority for Port Dues and Pilotage services rendered by the KPT for the dry bulk terminal operated by the AKBTPPL at Tuna/Tekra is given effect prospectively. The rate approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (x) Tariff guidelines of 2005 and Tariff Policy 2015 prescribes that the rates approved by this Authority will have three year validity period. The existing Scale of Rates of KPT is already due for revision since 1 April 2013 and the validity of its existing SOR has been extended from time to time. The KPT has already been advised to file its proposal for general revision of its Scale of Rates under Tariff Policy 2015. It is, therefore, found appropriate that the validity of the rates approved for the marine related services provided by the KPT at Dry Bulk Terminal commissioned by the AKBTPPL at Tuna/Tekra is made co-terminus with the validity of the general scale of rates to be revised by this Authority so that this tariff can be reviewed in future alongwith the general revision of the SOR of the KPT. However, as stated earlier, in case any other BOT operator for projects awarded/to be awarded by KPT at Tuna/Tekra commences operations within the validity period for which the tariff is approved in this case, then the KPT is advised to approach this Authority well before commencement of such operations for ahead of schedule review of the tariff approved by this Authority.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the port dues and pilotage fee for marine services provided by the KPT at Dry Bulk Terminal commissioned by the Adani Kandla Bulk Terminal Private Limited at Tuna/Tekra at KPT as at the Schedule given in **Annex-III**. The KPT is directed to insert relevant schedules in the existing Scale of Rates of the KPT appropriately as per **Annex-III**.

13.2. The KPT is directed to amend the existing Scale of rates accordingly.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./143/15/363]

Annex - I

COMPUTATION OF PORT DUES FOR MARINE SERVICES PROVIDED BY THE KANDLA PORT TRUST (KPT) AT THE DRY BULK TERMINAL OPERATED BY ADANI KANDLA BULK TERMINAL PVT. LTD. AT TUNA/TEKRA AT KPT.

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KPT in its Original proposal dated 22/08/2014	Estimates furnished by KPT in its revised proposal dated 18.12.2014	Modified by TAMP
		For 3 years	For 3 years	For 3 years
	-	` in crores	` in crores	` in crores

I	Capital Cost			
(i)	Cost of Dredging	149.35	178.13	174.86
	Total	149.35	178.13	174.86
II.	Operating Cost			
(i)	Depreciation (KPT considered life for 30 years) (TAMP considered 3.17% p.a.)	14.93 (`149.35 crores * 3 years/30 years)	17.81 (`178.13 crores * 3 years/30 years)	16.63 (`174.86 crores * 3.17% p.a. * 3 years)
	Total	14.93	17.81	16.63
III.	Revenue Requirement for Port Dues (` in Crores)			
(i)	Operating Cost for 3 years	14.93	17.81	16.63
(ii)	ROCE @ 16% of capital cost for 3 years	69.29	82.65	78.61
				W.N.-1
	Total Revenue Requirement for 3 years	84.23	100.47	95.24
IV.	Average Annual Revenue requirement (` in Crores)	28.08	33.49	31.75
V.	Average GRT	4484667	4484667	4484667
VI.	Exchange rate considered (In rupees)		60.26	66.11
VII.	Port Dues per GRT	in ` /GRT	in US \$/GRT	in US \$/GRT
	(a) Foreign Going Vessels	62.60	1.2392	1.0709
	(b) Coastal Vessels	-	-	Note 1
Note 1: Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% of the rate for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.				

Annex - II

COMPUTATION OF PILOTAGE CHARGES FOR PROVIDING MARINE SERVICES AT THE DRY BULK TERMINAL OPERATED BY ADANI KANDLA BULK TERMINAL PVT. LTD. AT TUNA/TEKRA AT KANDLA PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KPT in its Original proposal dated 22/08/2014	Estimates furnished by KPT in its revised proposal dated 18.12.2014	Modified by TAMP		
		For 3 years	For 3 years	1st & 2nd year	3rd year	Total
	-	` in crores	` in crores	` in crores	` in crores	` in crores
A.	<u>FIXED CRAFT HIRE CHARGES</u>					
1	<u>Tugs & Crafts</u>					
(i)	55T BP Tugs (1 No.) - 3 years	22.01	19.44	12.96	6.48	19.44
(ii)	55T BP Tugs (1 No.) - 3 years	22.01	18.34	12.23	6.11	18.34
(iii)	60T BP Tugs (1 No.) - 1 years (i.e., in third year)	-	6.73	0	6.73	6.73
(iv)	Pilot Launch (1 No.) - 3 years	6.75	4.16	2.77	1.39	4.16
(v)	Utility Launch (1 No.) - 3 years	4.73	3.94	2.63	1.31	3.94
(vi)	Mooring Launch (1 No.) - 3 years	2.23	0.88	0.58	0.30	0.88
	Total Hire charges [Sum of Sr.No.1]	57.71	53.49	31.17	22.32	53.49

2	FIXED MANPOWER COST					
(i)	Terminal Manager cum Pilot - 1 No.	Break up not shown here	1.08	0.72	0.36	1.08
			(0.36 crores p.a. * 3years)	(0.36 crores p.a. * 2years)	(0.36 crores p.a. * 1 year)	
(ii)	Radio operator - 4 Nos.		0.72	0.48	0.24	0.72
			(0.24 crores p.a. * 3years)	(0.24 crores p.a. * 2years)	(0.24 crores p.a. * 1year)	
(iii)	Signal Station Assistants - 4 Nos.		0.54	0.36	0.18	0.54
			(0.18 crores p.a. * 3years)	(0.18 crores p.a. * 2years)	(0.18 crores p.a. * 1year)	
(iv)	Mooring Crew - Set 1		0.86	0.58	0.29	0.86
			(0.288 crores p.a. * 3years)	(0.288 crores p.a. * 2years)	(0.288 crores p.a. * 1year)	
	Total Manpower Cost [Sum of Sr.No.2]	5.44	3.20	2.14	1.07	3.20
3	TOTAL FIXED COST [1 + 2]	63.15	56.69	33.31	23.39	56.69
4	Fuel Cost					
(i)	For Main Engines	19.80	10.18	3.53	3.41	6.94
(ii)	For Aux. Engines	--	2.33	0.84	0.75	1.59
(iii)	For Pilot Launch	2.49	2.49	1.20	0.64	1.84
(iv)	For Mooring & Launch	0.12	0.12	0.06	0.03	0.09
		Working note - 2				
(v)	Total Fuel Cost [Sum of Sr.No.4]	22.41	14.75	5.63	4.83	10.46
			[error in totalling by KPT . Correct total is 15.12]			
5	Power Cost					
	For Shore Supply	--	3.43	2.00	1.52	3.52
	Total Power cost [Sum of Sr.No.5]	--	3.43	2.00	1.52	3.52
			[Not added by the KPT in the total at sl. No 6]			
6	Total cost for 3 years [Sr. No.3+4+5]	85.56	71.44	40.94	29.74	70.67
			(Note - 2)			
7	Margin @ 6% on total cost considered by TAMP (Sr No 6 *6%)	0.00	0.00	2.46	1.78	4.24
8	Total Cost Plus Return [Sr. No.6+7]	85.56	71.44	43.39	31.52	74.92
9	Average Annual Revenue Requirement (ARR)	28.52	23.81	21.70	31.52	53.22
10	Average GRT/annum	4484667	4484667	4240500	4973000	--
11	Exchange rate considered for US \$ (as on 19/11/2015)	--	60.26	66.11	66.11	

12	Pilotage/GRT					
(a)	Pilotage rate for Foreign Going Vessel	in ` /GRT	in US \$/GRT	in US \$/GRT	in US \$/GRT	--
	(i) Upto 30000 GRT	--	0.9633	0.8451	1.0464	--
	(ii) 30001 to 60000 GRT	--	0.7707	0.6761	0.8371	--
	(iii) 60001 and above	--	0.6743	0.5916	0.7325	--
(b)	Pilotage rate/GRT in ` (Foreign Going Vessel)			Working note -3		
	(i) Upto 30000 GRT	69.52	58.05	--	--	
	(ii) 30001 to 60000 GRT	55.62	46.44	--	--	
	(iii) 60001 and above	48.66	40.63	--	--	
(c)	Pilotage rate for Coastal Vessel					
	(i) Upto 30000 GRT	--	--	Note 1		
	(ii) 30001 to 60000 GRT	--	--			
	(iii) 60001 and above	--	--			

Note 1: Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% of the rate for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.

Note 2 : There is arithmetical error in sum of ARR for pilotage fee. Correct figure is 75.24 crores instead of 71.44 crores

Working Note - 1 ROCE on Capital dredging for port dues calculation

	Year 1	Year 2	Year 3
Gross value		174.86	
Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act, 2013		3.17%	
Value at the beginning of the year	174.86	169.32	163.77
Depreciation	5.54	5.54	5.54
Net fixed assets	169.32	163.77	158.23
ROCE @ 16%	27.09	26.20	25.32

Working Note- 2 : Fuel cost calculation

Fuel cost Expenditure on Electricity

Sr. No.	Particulars	1st year	2nd year	Total for 1st & 2nd Year	3rd year	Total for 3 years
I	For Main Engines					
A.	TUG hours					
(i)	No. of Vessels	76.00	89.00		97.00	
(ii)	No. of Movements	2.00	2.00		2.00	
(iii)	Tug Operation hours/movement	3.00	3.00		3.00	
(iv)	Total Tug Operation Hours for each Tug	456.00	534.00		582.00	
B.	Tug No.1					
(i)	No. of Main Engines	2.00	2.00		2.00	
(ii)	Consumption of Fuel (litres)	192.00	192.00		192.00	
(iii)	Consumption of Fuel for 2 main engines @ 192 ltrs/hour of tug 1	175104.00	205056.00		223488.00	
C.	Tug No.2					
(i)	No. of Main Engines	2.00	2.00		2.00	
(ii)	Consumption of Fuel (litres)	188.60	188.60		188.60	
(iii)	Consumption of Fuel for 2 main engines @ 188.60 ltrs/hour of tug 2	172003.20	201424.80		219530.40	
D.	Tug No.3					

(i)	No. of Main Engines				2.00	
(ii)	Consumption of Fuel (litres)				211.00	
(iii)	Consumption of Fuel for 2 main engines @ 211 ltrs/hour of tug 3				245604.00	
E.	Total Fuel Consumption for main Engines for 2 tugs in KL [B (iii) + C (iii) + D (iii)]	347.11	406.48	753.59	688.62	1442.21
F.	Rate per KL considered by KPT	64548.78	72681.93		72488.28	
G.	Total Fuel Cost for tugs in Rs.	22405346.29	29543807.54		49917053.30	101866207.13
H.	Total Fuel Cost for tugs (Rs. in crores) [estimates by KPT]	2.24	2.95		4.99	10.18
I.	Unit rate of Fuel updated based on prevailing rate by TAMP	45900.00	47653.38		49473.74	
J.	Fuel cost considered by TAMP (in Rs.)	15932220.48	19370184.03	35302404.51	34068724.97	69371129.47
K.	Fuel cost considered by TAMP (Rs. in crores)	1.59	1.94	3.53	3.41	6.94
II.	<u>For Auxillary Engine</u>					
A.	<u>Tug No.1</u>					
(i)	Consumption of Fuel in ltrs/hour	15.00	15.00		15.00	
(ii)	Period - No. of Days	365.00	365.00		365.00	
(iii)	Operation hours per day	6.00	6.00		6.00	
(iv)	Total Consumptiom in Ltrs	32850.00	32850.00		32850.00	
B.	<u>Tug No.2</u>					
(i)	Consumption of Fuel in ltrs/hour	25.83	25.83		25.83	
(ii)	Period - No. of Days	365.00	365.00		365.00	
(iii)	Operation hours per day	6.00	6.00		6.00	
(iv)	Total Consumptiom in Ltrs	56567.70	56567.70		56567.70	
C.	<u>Tug No.3</u>					
(i)	Consumption of Fuel in ltrs/hour				28.40	
(ii)	Period - No. of Days				365.00	
(iii)	Operation hours per day				6.00	
(iv)	Total Consumptiom in Ltrs				62196.00	
D.	Total Fuel Consumption for Aux. Engines for 2 tugs in KL	89.42	89.42	178.84	151.61	330.45
E.	Rate per KL considered by KPT	64548.78	72681.93		72488.28	
F.	Total Fuel Cost for Aux. Engines for 2 tugs/3tugs in Rs.	5771803.45	6499050.68		10990216.33	23261070.45
G.	Total Fuel Cost for Aux. Engines for 2 tugs/3tugs (Rs. in crores) [estimates by KPT]	0.58	0.65	0.00	1.10	2.33
H.	Unit rate of Fuel updated based on prevailing rate by TAMP	45900.00	47653.38		49473.74	
I.	Fuel cost considered by TAMP (in Rs.)	4104272.43	4261055.64	8365328.07	7500896.64	15866224.71
J.	Fuel cost considered by TAMP (Rs. in crores)	0.41	0.43	0.84	0.75	1.59

	Given by KPT					
III.	Pilot Launch - 1 No.	0.83	0.83		0.83	2.49
IV.	2 launches - Mooring & Utility	0.04	0.04		0.04	0.12
	Considered by TAMP					
V.	Pilot Launch - 1 No.	0.59	0.61	1.20	0.64	
VI.	2 launches - Mooring & Utility	0.03	0.03	0.06	0.03	
VII.	For Shore Supply cost per tug in Rs.	4894836.00	4894836.00		4894836.00	14684508.00
A.	Total Power Cost for Shore Supply for 2 tugs in INR & 3 tugs in year 3	9789672.00	9789672.00		14684508.00	34263852.00
B.	Total Power Cost for Shore Supply for 2 tugs in INR & 3 tugs in year 3 (Rs. in crores)	0.98	0.98		1.47	3.43
C.	Power cost considered by TAMP (in Rs.)	9789672.00	10163637.47	19953309.47	15245456.21	
D.	Power cost considered by TAMP (Rs. in crores)	0.98	1.02	2.00	1.52	3.52

Working Note- 3 : Pilotage fee calculation

As per KPT in the revised proposal dated 18.12.2014

Vessel Size	1st year	2nd Year	3rd year	Average GRT for 3 years for the purpose of Port Dues	Total
upto 30000 GRT	0	0	0	0	0
30001 to 60000					
No. of Vessels	46	53	59	52.67	158
Avg. GRT	45000	45000	45000	45000	135000
Total GRT	2070000	2385000	2655000	2370000	7110000
above 60000 GRT					
No. of Vessels	30	36	38	34.67	104
Avg. GRT	61000	61000	61000	61000	183000
Total GRT	1830000	2196000	2318000	2114666.67	6344000
Total Vessels	76	89	97	87.33	262
Total GRT	3900000	4581000	4973000	4484666.67	13454000

Calculation of GRT for Pilotage Purpose by KPT

Vessel size			Total GRT (for 3 years)
upto 30000 GRT	1590000	1020000	2610000
	(53 * 30000)	(34 * 30000)	
30001 to 60000	780000	1020000	1800000
	(2370000 - 1590000)	(34 * 30000)	
above 60000 GRT		74667	74667
Total			4484667

$$2610000 \times (0.8x) + (74667 \times 0.7x) = \text{` 23.81 crores (ARR)}$$

$$4102266.9 \times = \text{` 23.81 crores}$$

$$x = 58.04$$

As considered by TAMP

Vessel Size	1st year	2nd Year	Average GRT for 2 years	3rd year	Average GRT for 3 years	Total
-------------	----------	----------	-------------------------	----------	-------------------------	-------

upto 30000 GRT	0	0	0	0	0	0
30001 to 60000						
No. of Vessels	46	53	49.5	59		158
Avg. GRT	45000	45000	45000	45000		135000
Total GRT	2070000	2385000	2227500	2655000		7110000
above 60000 GRT						
No. of Vessels	30	36	33	38		104
Avg. GRT	61000	61000	61000	61000		183000
Total GRT	1830000	2196000	2013000	2318000		6344000
Total Vessels	76	89	82.5	97	87.33	262
Total GRT	3900000	4581000	4240500	4973000	4484667	13454000

Calculation of GRT for Pilotage Purpose as considered by TAMP

Estimation of slab wise GRT	for 1st & 2nd year		for 3rd Year	
	No. of Vessels	Total GRT	No. of Vessels	Total GRT
upto 30000 GRT	82.5	2475000	97	2910000
30001 to 60000	49.5	1732500	59	2025000
	33		38	
above 60000 GRT	33	33000	38	38000
Total		4240500		4973000

For 1st & 2nd year

2475000 x + (1732500 * 0.8x) + (33000 * 0.7x)	=	21.70	Rs. Crores
3884100		21.70	Rs. Crores
x	=	55.87	Rs./GRT
55.87/66.11		0.8451	US\$. GRT

For 3rd year

2910000 x + (2025000 * 0.8x) + (38000 * 0.7x)	=	31.52	Rs. Crores
4556600		31.52	Rs. Crores
x	=	69.17	Rs./GRT
69.17/66.11		1.0464	US\$. GRT

Annex -III

Insert the following schedule of rates for Marine related services provided by Kandla Port Trust (KPT) at Dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna/Tekra in the existing Scale of Rates of the KPT.

(i) **1.(a) Schedule of Port Dues under Chapter II—Vessel Related Charges:**

Sr.No.	Vessels chargeable	For vessel calling at Dry Bulk Terminal at Tuna/Tekra		
		Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign Going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)	
1.	Vessels handled at Dry bulk terminal at Tuna/Tekra	1.0709	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.	The due is payable on each entry into the port.

(ii) **2.1.(a) Schedule of Pilotage fee under Chapter II—Vessel Related Charges:**

Slabs of GRT	Rate per GRT			
	For vessels handled at Dry Bulk Terminal Tuna/Tekra			
	For first 2 years		For 3rd year	
	Foreign Going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)	Foreign Going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in `)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Upto 30,000 GRT	0.8451	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.	1.0464	Rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation.
30,001 - 60,000 GRT	U.S.\$ 25,353 + U.S.\$ 0.6761 per GRT over 30000 GRT		U.S.\$ 31,392 + U.S.\$ 0.8371 per GRT over 30000 GRT	
Above 60,000 GRT	U.S.\$ 45,636 + U.S.\$ 0.5916 per GRT over 60000 GRT		U.S.\$ 56,505 + U.S.\$ 0.7325 per GRT over 60000 GRT	

Note:

The rates prescribed at column nos. (2) and (3) will be leviable for first two years from the date of implementation of the tariff approved. For the third year, the rate prescribed at column nos. (4) and (5) will be applicable.